

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LA MARINE MARCHANDE

ET

LE RISQUE PROFESSIONNEL

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera présenté et soutenu le Samedi 14 Décembre 1912, à 4 h. 1/2

PAR

GEORGES PROSZYNSKI

AVOCAT

Président : M. JAY, professeur.

Suffragants { *MM. FERNAND FAURE, professeur.*
PERCERON, professeur.

LAVAL

L. BARNÉOUD & C^{ie}, IMPRIMEURS

1912



Digitized by the Internet Archive
in 2026

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

LA MARINE MARCHANDE

ET

LE RISQUE PROFESSIONNEL

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera présenté et soutenu le Samedi 14 Décembre 1912, à 4 h. 1/2

PAR

GEORGES PROSZYNSKI

AVOCAT



Président : M. JAY, professeur.

Suffragants { *MM. FERNAND FAURE, professeur.*
PERCERON, professeur.

LAVAL

L. BARNEOUD & C^{ie}, IMPRIMEURS

1912

INTRODUCTION

Le premier paragraphe de l'article premier de la Loi du 9 avril 1898 s'exprime ainsi :

« Les accidents survenus par le fait du travail ou à l'occasion du travail, aux ouvriers et employés occupés dans l'industrie du bâtiment, les usines, manufactures, chantiers, *les entreprises de transport par terre et par mer*, de chargement et de déchargement, les magasins publics, mines, minières, carrières, et en outre dans toute exploitation ou partie d'exploitation, dans laquelle sont fabriquées ou mises en œuvre des matières explosives, ou dans laquelle il est fait usage d'une machine mue par une force autre que celle des animaux, donnent droit au profit de la victime ou de ses représentants, à une indemnité à la charge du chef d'entreprise, à la condition que l'interruption de travail ait duré plus de quatre jours. »

Il semblerait, au premier abord, résulter de ce texte que la loi forfaitaire du 9 avril 1898 doit être déclarée applicable, non seulement à tous les salariés des entreprises de transports fluviaux ou maritimes, quelle que

soit la force motrice employée par ces entreprises, mais encore :

1° aux équipages salariés des navires ou bateaux destinés à d'autres usages qu'au transport, et qui sont mus par une force autre que celle de l'homme ou des animaux, ou qui ont à bord des machines mues par des forces inanimées : bateaux de pêche, à vapeur, à pétrole, ou même à voiles — le vent étant une force autre que celle de l'homme et des animaux — bateaux-dragues, etc...

2° aux ouvriers occupés à la construction, à l'armement ou à la réparation des navires et bateaux, chaque fois que les travaux nécessitent l'installation d'un chantier ;

et cela, sans distinguer si ces navires ou bateaux pratiquent ou sont destinés à pratiquer la navigation fluviale ou la navigation maritime.

Il n'en est pas ainsi.

Dans le langage du Code de Commerce, l'expression « entreprise de transports par terre et par eau » ne s'applique pas aux transports maritimes, et non seulement rien n'autorise à penser qu'elle ait un autre sens dans la Loi du 9 avril 1898, mais le contraire résulte à l'évidence de la nature des risques qu'elle a eus en vue, comme de ses diverses dispositions.

Le législateur a réglé la situation des marins, pêcheurs et gens de mer, dans une loi postérieure de quelques jours au texte cité plus haut ; cette loi est celle du 21 avril 1898, que nous aurons l'occasion d'étudier par la suite.

Seules, les entreprises de navigation intérieure sur les fleuves, lacs, canaux et rivières ont été visées par la Loi du 9 avril 1898.

Enfin cette loi n'est pas applicable aux non inscrits maritimes occupés à bord des bâtiments de Commerce.

Nous étudierons successivement les articles 262 et suivants du Code de Commerce ; les lois des 21 avril 1898 et 29 décembre 1905, et l'institution « la Caisse nationale de Prévoyance des marins français ».

Nous verrons combien cet enchevêtrement de lois de protection diverses peut offrir quelquefois d'inconvénients pour certains travailleurs.

Nous chercherons à établir combien il faut souhaiter l'unification de la législation en cette matière, afin d'atténuer l'inégalité des situations entre certaines catégories de travailleurs, dont les risques professionnels sont à peu de chose près les mêmes.

Nous nous efforcerons de montrer combien le système de la Loi du 9 avril 1898 est supérieur à celui des Lois des 21 avril 1898 et 29 décembre 1905.

Nous verrons quels sont les obstacles qui semblent s'opposer à cette unification, et nous pourrions nous rendre compte qu'ils ne paraissent pas insurmontables.

Nous concluerons en souhaitant :

1° Que l'institution de la Caisse nationale de Prévoyance des Marins Français soit limitée à la constitution d'un fonds de garantie analogue à celui prévu par la Loi du 9 avril 1898 ;

2° Que la charge du risque professionnel soit laissée en entier à la charge de l'armateur ;

3° Que cet armateur ait le droit, ou bien de conserver en charge ce risque avec ses aléas, ou bien de former avec d'autres armateurs une Société mutuelle d'assurances ou un Syndicat de garantie contre ce même risque, ou bien enfin de s'en dégager complètement, moyennant une prime fixée d'avance, en s'assurant à une Compagnie d'assurances à primes fixes.

PREMIÈRE PARTIE

DU PAIEMENT DES LOYERS ET DU TRAITEMENT

DES MARINS MALADES ET BLESSÉS.

Les articles 262 à 264 du Code de Commerce ont réglé la question du paiement des loyers et salaires et du traitement des marins malades ou blessés au cours d'un embarquement.

Ils ont prévu trois cas :

1° Celui où le marin tombe malade au cours du voyage ou est blessé au service du navire ;

2° Celui où il est blessé en combattant contre les ennemis ou contre les pirates, pour sauver le navire et la cargaison ;

3° Celui où il est blessé à terre.

CHAPITRE PREMIER

MARINS MALADES AU COURS DU VOYAGE OU BLESSÉS AU SERVICE DU NAVIRE.

L'article 262 du Code de Commerce s'exprimait ainsi : « Le matelot est payé de ses loyers, traité et pansé aux frais du navire, s'il tombe malade pendant le voyage ou est blessé au service du navire ». La loi du 12 août 1885 a ajouté à cet article la disposition suivante : « Si le matelot a dû être laissé à terre, il est rapatrié aux dépens du navire ».

Cet article met à la charge de l'armateur trois sortes d'obligations : paiement des loyers, frais de pansement et de traitement, frais de rapatriement.

1° *Paiement des loyers.* — Le mot loyers a ici le sens de salaires. Aux termes de l'article 262 « le matelot est payé de ses loyers. . . . Les loyers du matelot laissé à terre lui sont payés jusqu'à ce qu'il soit rétabli. Toutefois, la période pendant laquelle les loyers du matelot lui seront alloués ne pourra dépasser quatre mois à dater du jour où il a été laissé à terre ».

Ce texte prévoit deux hypothèses : celle où le matelot

blessé ou malade a été soigné à bord ; et celle où il a été débarqué.

La loi de 1885 n'a apporté aucune modification en ce qui concerne la première hypothèse. Dans ce cas, le matelot doit continuer à recevoir ses salaires jusqu'à ce qu'il soit guéri ou qu'il ait contracté un nouvel engagement ; il n'y a donc pas d'autre limite que la durée de l'engagement.

Au contraire, dans le cas où il a été débarqué, le matelot n'a, depuis la Loi de 1885, droit au paiement de ses loyers, que pendant un délai maximum de quatre mois, à dater du jour du débarquement. Cette distinction résulte, non seulement des travaux préparatoires de la Loi du 12 août 1885, mais encore du texte même du nouvel article 262. En effet, seul le second paragraphe de cet article a été modifié, et ce paragraphe ne s'occupe que du matelot débarqué. D'autre part, cette distinction est parfaitement logique, car il est certain que le matelot ne sera conservé à bord que dans le cas de maladie bénigne ou de blessures sans gravité .

La jurisprudence (1) a décidé que le paiement des salaires devait être effectuée jusqu'à la guérison ou jusqu'à l'expiration du délai de quatre mois, même lorsque le contrat de travail avait pris fin auparavant, par suite de désarmement du navire. Cette décision a été fort cri-

(1) Tribunal du Havre, 22 avril 1892. Confirmé par l'arrêt de la Cour de Rouen, 22 avril 1893, et sanctionné par la Cour de Cassation, D. P. 96, 1, 209.

Lyon-Caen. *Revue critique*, 1896, 494, 495.

tiquée, à raison des charges qu'elle imposait à l'armement.

MM. Grivart et de Kerjégu (1) protestèrent en 1876 contre cette interprétation et leur argumentation fut reprise en 1882, par M. Peulevey (2). Cependant, et bien que le législateur n'ait peut être pas prévu toutes les conséquences de l'article 262, nous pensons qu'il faut se rattacher à la théorie de la Cour Suprême :

L'article 262 ne dit pas en effet que les loyers seront payés jusqu'à l'expiration du contrat de travail ou jusqu'au terme du voyage ; il pose au contraire, comme principe que les salaires doivent être payés jusqu'à la guérison « s'il a été débarqué avant son rétablissement il est payé de ses loyers jusqu'à ce qu'il soit rétabli ». Le texte ne saurait être plus net.

2° *Frais de traitement et de pansement.* — Ce sont les frais que la Loi du 9 avril 1898 a appelés plus tard *frais médicaux et pharmaceutiques*, c'est-à-dire les honoraires du médecin et les notes des pharmaciens. La jurisprudence qui s'était, au début, montré hésitante en ce qui concerne le paiement de certains traitements spéciaux, décide aujourd'hui que l'obligation de l'armateur s'étend aux frais d'une opération chirurgicale, d'un traitement par massage, ou électrothérapie.

Il a été décidé que cette obligation cesse si la mala-

(1) *Journal Officiel* du 28 mars 1876, page 3648 et rapport de M. Grivart au Sénat. *Journal Officiel* du 26 décembre 1876, page 9796.

(2) *Documents parlementaires*, juin 1882, page 1632.

die devient chronique et incurable (1). L'article 262 ne paraît en effet avoir visé qu'une maladie susceptible de disparaître et la Loi du 21 avril 1898 est venue accorder une pension viagère au marin que l'accident ou les maladies survenus au cours du voyage mettait dans l'impossibilité de naviguer désormais.

Les frais de traitement et de pansement sont dus, que le matelot ait été soigné à bord ou à terre et, dans ce dernier cas, qu'il l'ait été, à l'hôpital ou à domicile (2).

3° *Frais de rapatriement.* — L'article 262 décide encore que, dans tous les cas, où un marin malade ou blessé aura été débarqué, les frais de rapatriement de ce marin seront à la charge de l'armateur et cela, que ce rapatriement ait lieu avant ou après la guérison, avant ou après l'expiration du délai de quatre mois.

4° *Conditions exigées pour que la maladie ou la blessure donnent droit aux indemnités prévues par l'article 262.* — Il faut que la maladie soit survenue « pendant le voyage » ou que la blessure ait été contractée « au service du navire ».

a) *Maladie.* — Le Législateur a présumé qu'elle était due aux intempéries, aux fatigues, au changement d'air et de climat, qu'il s'agissait donc de maladies professionnelles, et il a décidé que, dès l'instant qu'elle

(1) Saint-Malo, 15 avril 1875. *Recueil de Nantes*, 75. 1. 47.
Marseille, 23 octobre 1876. *Rec. Marseille*, 76. 1. 286.

Le Havre, 20 avril 1890. *Revue d'Autran*, 1890-91, p. 548.
Cour de Cass., 24 juillet 1894, S. 1897. I. 500.

(2) Rouen, 7 février 1881, D. P., 82. 225.

Le Havre, 26 déc. 1896. *Rec. Havre*, 1897, 2. 9.

se déclare « au cours du voyage » le marin a droit au bénéfice de l'article 262. Si, au contraire, la maladie se déclare avant ou après le voyage, alors que le matelot est encore au service du navire, elle ne peut donner lieu à l'application de l'article 262 ? Il importe donc de bien préciser la portée de l'expression « pendant le voyage ». M. Filleau (1) est d'avis que le voyage est légalement commencé pour le marin à partir du jour où celui-ci est inscrit au rôle de l'équipage. Il se base sur l'article 252 du Code de Commerce qui prévoit « la rupture du voyage avant le départ » et sur l'article 270 du même Code, qui ne permet plus le congédiement du marin après la clôture du rôle.

La jurisprudence exige avec raison au contraire que le marin ait quitté le port (2).

A moins de conventions contraires, le voyage continue jusqu'au retour du navire au port d'armement et même jusqu'au moment où le navire est désarmé (3).

Entre le moment où le navire a quitté le port d'armement, et celui où après y être rentré, il est désarmé, l'article 262 s'étend à toutes maladies dont les marins sont atteints, même si celle-ci s'est déclarée chez un marin momentanément débarqué dans un port de relâche, à la seule condition qu'il n'ait pas quitté le

(1) 2^e Edition, p. 93.

(2) Cass., 31 janvier 1854. Rouen, 7 février 1881. D. P. 82. 2. 25. Dalloz, voir *Supp. Droit Maritime*, N^o 826.

(3) Cass., 13 nov. 1871. D. P. 72. 1. 34. — Rouen, 7 février 1881, précité.

bord sans autorisation du Capitaine (1). Cet article s'étend également aux maladies qui peuvent se déclarer chez un marin rapatrié par un navire quelconque aux frais de l'armateur, après avoir été débarqué (2). Toutefois, s'il se trouvait sur ce second navire, non à titre de passager, mais à titre de matelot, les frais seraient alors à la charge de l'armateur de ce second navire.

Que décider lorsqu'il s'agit d'une affection ancienne qui reparait pendant le voyage ? Le matelot est présumé s'être embarqué en bonne santé, c'est donc à l'armateur à faire la preuve d'une maladie préexistante, et dans ce cas, il sera déchargé. Cette théorie fut exposée par Merlin à la Cour de Cassation (3). Elle a été consacrée en 1894 par un jugement du Tribunal du Havre (4). Nous ne saurions donc approuver sur ce point l'arrêt de la Cour de Rouen (5) qui décide que l'armateur ne saurait être admis à faire la preuve de la préexistence de la maladie à l'embarquement, s'il n'a fait insérer aucune réserve à ce sujet dans le rôle d'équipage.

Valin (6), Emerigon (7), et Pottier sont d'accord pour décider que l'obligation de l'armateur cesse lors-

(1) Rouen, 7 février 1881, précité.

(2) Marseille, 27 juin 1832. *Rec. Marseille*, XIII, I. 263.

(3) Question de Droit. V. *Prises maritimes*, N° 33.

(4) Le Havre, 20 janvier 1894. *Rec. Havre*, 1894. I. 47

(5) Rouen, 7 février 1881, précité.

(6) I. P. 721.

(7) I. P. 636.

que la maladie du matelot à sa source dans ses débauches ou son inconduite. La jurisprudence a fait fréquemment application de ce principe aux maladies vénériennes (1). Au contraire, M. Filleau (2) propose d'établir une distinction entre les maladies vénériennes contractées par le marin et celles d'origine congénitale et d'étendre le bénéfice de l'article 262 aux dernières, lorsque ces maladies reparaitraient au cours du voyage « par suite des influences climatériques ou des obligations de son état ».

Dans une circulaire ministérielle en date du 18 mai 1873, l'Administration de la Marine s'exprimait ainsi : « Lorsqu'un marin ne peut continuer son service par suite d'une maladie syphilitique contractée peu avant ou après son embarquement, ou bien encore d'une maladie déjà ancienne, mais dont il éprouvait les effets à l'époque de son engagement, les frais de traitement ne doivent pas rester à la charge de l'armateur, mais encore faut-il que le caractère et la nature de la maladie soient dûment constatés et c'est à l'armateur de fournir la preuve de la faute ou de la dissimulation qu'il impute à l'homme malade ».

Lorsqu'un malade invoque l'article 262 après le désarmement du navire, pour une maladie qu'il prétend contractée « pendant le voyage » c'est à lui qu'il appartient d'en faire la preuve (3).

(1) Alger, 28 septembre 1901. *Revue d'Autran*, 1901-1902, p. 550.

(2) *Traité de l'engagement*, 2^e Edit. ° 24.

(3) Marseille, 18 juin 1851. St-Malo, 15 avril 1875.

b) *Blessure*. — Il suffit pour que celle-ci donne lieu à l'application de l'article 262 que l'accident qui l'a provoquée soit survenu « au service du navire ». Peu importe que ce soit avant ou après le départ du navire. Et cette différence entre le cas de maladie et celui de blessure se justifie fort bien car il est en général facile de savoir si l'accident est bien survenu au service du navire, ou encore, comme l'a dit depuis la Loi du 9 avril 1898 « au cours et à l'occasion du travail ». Il est au contraire bien délicat de déterminer l'origine et la cause exactes d'une maladie, et l'on a dû se contenter d'une présomption.

Il faut donc que le marin établisse nettement que l'accident est survenu au service du navire.

Un jugement du Tribunal de Dunkerque (1) en date du 18 juillet 1901 a décidé qu'un mousse, qui s'était blessé en embarquant ses effets à bord, ne l'avait pas été au service du navire, et qu'en conséquence, il n'avait pas droit au bénéfice de l'article 262.

6° *Etendue et durée des obligations imposées à l'armateur par l'article 262*. — L'ancien article 262 ne fixait point de terme à l'obligation de l'armateur et la jurisprudence, avait dû s'en charger, d'accord sur ce point avec la doctrine. Il était admis :

1° Que les frais de traitement et de pansement étaient dus jusqu'à guérison complète, même si celle-ci intervenait après le désarmement du bateau ;

2° Que les loyers devaient être payés jusqu'à l'expi-

(1) *Rec. Havre*, 1901. II. 303.

ration du contrat de louage, c'est-à-dire, sauf convention contraire, jusqu'au désarmement du navire. Cependant dans les cas où le matelot contractait un nouvel engagement avant l'expiration du premier, l'obligation du premier armateur cessait à la date où prenait effet le second engagement.

Les armateurs se plaignaient de ce que cette jurisprudence leur imposait des charges trop onéreuses.

En 1867, le projet de révision du Code, fixa comme délai maximum pendant lequel les salaires seraient dus celui de quatre mois à dater du débarquement. En 1873, la Commission nommée par le Parlement signala « l'imprévu, l'infini de ces dépenses, dont le montant n'est quelquefois connu que tardivement, après que les co-intéressés dans un armement ont liquidé leur opération » et proposa un texte qui se rapprochait beaucoup du texte actuel. Ainsi, la Commission sénatoriale refusa-t-elle en 1873, de porter de 4 à 6 mois, ainsi que le lui demandait le Ministre, la période durant laquelle les armateurs resteraient tenus du paiement des salaires des marins débarqués pour cause de blessure ou de maladie (1).

Ce fut cette même Commission qui soumit aux Chambres les projets de nouveaux articles qui sont devenus, en 1885, les textes actuels.

Le nouvel article 262 est ainsi conçu :

Le matelot est payé de ses loyers, traité et pansé aux

(1) Rapport de M. Grivartan Sénat. *Journ. Officiel*, 28 décembre 1876. *Document parlementaire*, page 9796.

frais du navire, s'il tombe malade pendant le voyage, ou s'il est blessé au service du navire.

Si le matelot a dû être, laissé à terre, il est rapatrié aux dépens du navire ; toutefois, le capitaine peut se libérer de tous frais de traitement ou de rapatriement en versant entre les mains de l'autorité française une somme à déterminer d'après un tarif qui sera arrêté par un règlement d'administration publique, lequel devra être révisé tous les trois ans.

Les loyers du matelot laissé à terre lui sont payés jusqu'à ce qu'il ait contracté un engagement nouveau ou qu'il ait été rapatrié. S'il a été rapatrié avant son rétablissement, il est payé de ses loyers jusqu'à ce qu'il soit rétabli. Toutefois, la période durant laquelle les loyers du matelot lui sont alloués, ne pourra dépasser, en aucun cas, quatre mois à dater du jour où il a été laissé à terre.

Il résulte de ce nouveau texte que les frais de traitement sont dus par l'armateur jusqu'à la guérison complète, sauf la faculté pour lui de se libérer en versant une fois pour toutes entre les mains de l'autorité, une somme déterminée d'après un tarif arrêté par un règlement d'administration publique et révisé tous les trois ans.

En ce qui concerne le paiement des loyers, ce texte paraît viser deux hypothèses :

1^o Celle où le marin blessé ou malade a été soigné à bord, et pour laquelle aucune modification n'a été apportée en 1885 au texte primitif. S'il n'est pas débarqué, le marin malade ou blessé touchera son salaire

jusqu'à la fin de son engagement, où jusqu'au jour où il sera guéri de celui où il contractera un nouvel engagement.

2° Celle où le matelot a été débarqué ; dans ce cas, le matelot garde en principe les mêmes droits pendant un délai dont le législateur a, en 1905, fixé le maximum à quatre mois à dater du jour du débarquement.

Cette solution, qui paraît conforme à la fois aux travaux préparatoires et au texte même, du nouvel article, est du reste parfaitement logique, car le marin ne sera gardé à bord que dans le cas de blessures ou de maladies peu graves. Le besoin d'une limitation ne se faisait donc pas sentir dans ce cas.

Mais la question s'est posée de savoir jusqu'à quelle époque devait être payé le salaire du marin malade et blessé, quand il avait été débarqué et que le bâtiment était désarmé avant l'expiration du délai de quatre mois. La Cour de Cassation (1) a décidé que, dans ce cas, le salaire devait être servi jusqu'à la guérison ou à l'expiration du délai de quatre mois. Elle s'est basée sur le fait que l'article 262 ne fait aucune distinction, suivant que la guérison se produit avant ou après le désarmement du navire et que cet article constituait une dérogation au droit commun en matière de louage.

Cet arrêt a été fort critiqué et l'on a fait remarquer qu'il n'était pas juridique, de faire survivre l'obligation

(1) Le Havre, 22 août 1892, confirmé par la Cour de Rouen, 22 août 1893, dont l'arrêt a été sanctionné par la Cour de Cassation. D. P. 96. I. 209. S. 97. I. 502. Cf. Lyon-Caen, *Revue Critique*, 1896, p. 494 et 495.

du service des loyers, au contrat de louage qui lui avait donné naissance.

* Nous nous rattachons cependant à la théorie de la Cour Suprême, à raison de la netteté du texte du nouvel article 262.

Cet article dérogeant gravement au droit commun, le décret de 1852 a pris soin de le déclarer d'ordre public pour empêcher les armateurs de se soustraire à son application à l'aide d'une convention imposée aux marins lors de leur engagement.

CHAPITRE II

MARINS BLESSÉS EN COMBATTANT LES PIRATES ET LES ENNEMIS.

Il arrivait fréquemment autrefois qu'un navire marchand était attaqué par des pirates ou même par les marins d'une nation ennemie. Ce cas est devenu heureusement fort rare aujourd'hui.

L'article 263 déclare que lorsqu'un matelot est blessé dans ces conditions, il est « traité, pansé et rapatrié de la manière indiquée à l'article 262, aux dépens du navire et du chargement ».

Les frais de traitement, pansement et rapatriement sont donc à la fois à la charge de l'armateur et du chargeur, et cette solution est logique et équitable, puisque le marin a combattu pour le salut commun du navire et de la cargaison. Ces frais sont considérés comme des avaries communes, aux termes de l'article 400-6° du Code de Commerce et sont rapatriés suivant les règles relatives à la contribution à ces avaries.

Pour donner lieu à l'application de l'article 263, deux conditions sont nécessaires ; il faut :

1° Que la blessure ait été reçue en combattant ;

2° Qu'à la suite du combat, le navire et la cargaison aient été sauvés.

Au cas où la première seule de ces conditions est remplie, c'est l'article 262 qui reçoit son application, c'est-à-dire que les frais de pansement, traitement et rapatriement restent à la charge de l'armateur seul. Comme celles de l'article 262, les dispositions de l'article 263 ont été déclarées d'ordre public.

Mais cette mesure n'a été prise que dans l'intérêt des marins, elle laisse donc, à notre avis, l'armateur et le chargeur libres de régler à leur guise leur contribution respective au paiement des frais de pansement, traitement et rapatriement des matelots blessés en combattant les pirates ou les ennemis.

Bien que le texte de l'article 263 soit muet en ce qui concerne la question des loyers, les auteurs s'accordent à décider qu'ils continuent à courir, mais ils ne sont point d'accord sur la question de la contribution des chargeurs au paiement de ces loyers.

Valin (1) les fait « tomber sur la cargaison comme sur le navire ». M. de Valroger (2) est également de cet avis, alors que les autres auteurs (3) décident que le paiement des loyers doit rester en entier à la charge de l'armateur en vertu de l'article 262, puisque l'arti-

(1) I. p. 478.

(2) Tome II, N° 607.

(3) Bédarride, II, p. 605. Demangeat, IV, 302. Desjardins, III, N° 707. Lyon-Caen, V, N° 461.

de 263 ne parle pas des loyers et que l'article 400-6° ne prévoit pas les frais de pansement et de nourriture.

Cette dernière opinion nous paraît la seule conforme au texte de l'article 263, mais il faut reconnaître que ce texte manque de logique.

CHAPITRE III

MATELOT BLESSÉ ALORS QU'IL EST DESCENDU A TERRE SANS AUTORISATION.

Comme le décidaient déjà l'article 6 des Rôles d'Oléron et l'article 12, livre III, titre IV de l'Ordonnance de 1681, l'article 264 du Code de Commerce décide que : « Si le matelot, sorti du navire sans autorisation, est blessé à terre, les frais de pansement et traitement sont à la charge ; il pourra même être congédié par le Capitaine ».

Cette solution est parfaitement équitable, car le marin blessé dans ces conditions, l'est par suite de la faute qu'il a commise et il est tout naturel de lui faire supporter les conséquences de cette faute.

Ce texte déclare également que le marin fautif pourra être congédié par le Capitaine et l'on en déduit que ce congé sera valable même si le matelot n'a pas été blessé pendant qu'il était à terre et par le fait seul qu'il est descendu à terre sans autorisation.

Au cas de congédiement, le marin ne reçoit que les

loyers correspondants au temps pendant lequel il a servi.

La question s'est posée de savoir si le capitaine qui ne congédiait pas le matelot blessé dans les conditions de l'article 264 devait à ce matelot ses loyers pendant que durait l'incapacité, l'article 264 ne s'occupant des loyers qu'en cas de congédiement.

Les auteurs s'accordent pour distinguer entre le cas où c'est malgré lui que le Capitaine a conservé le Marin (1) et celui où c'est volontairement qu'il ne l'a pas congédié.

Il paraît impossible, dans le premier cas, d'imposer à l'armateur le paiement des loyers. Il est logique au contraire de laisser ces loyers à la charge de l'armateur, dans le second cas, puisque le contrat de travail n'a pas été rompu.

Dans le cas où le matelot est blessé à terre, alors qu'il était débarqué avec l'autorisation du capitaine, il est généralement admis que l'on retombe sous l'empire de l'article 262.

Enfin les auteurs sont également d'accord pour admettre que l'article 264 doit être étendu au cas de « maladie » qui a frappé le matelot descendu à terre sans autorisation.

(1) S'il se trouvait en pays étranger, article 270 du Code de commerce.

DEUXIÈME PARTIE

LA CAISSE NATIONALE DE PREVOYANCE DES MARINS

FRANÇAIS

(Loi des 21 avril 1898 et 29 décembre 1905).

I. — LOI DU 21 AVRIL 1898.

La discussion générale sur le risque professionnel et les accidents du travail avait été suivie d'un projet de loi.

Ce projet qui devait devenir la Loi du 9 avril 1898 contenait un article 84 ainsi conçu : « Une loi spéciale réglera les conséquences des accidents dont les marins et les pêcheurs peuvent être victimes dans l'exercice de leur profession ».

Cette disposition a disparu du texte définitif de la Loi du 9 avril 1898. D'autre part, l'article 1^{er} de cette loi vise les entreprises de transport par terre et *par eau*.

On pourrait donc croire au premier abord la Loi du 9 avril 1898 applicable à tous les salariés des entreprises de transport par mer.

Il n'en est rien cependant, et il ne saurait y avoir de doute sur ce point.

Dans le langage du Code de Commerce, en effet, l'expression « entreprise de transport par terre et par eau » ne s'applique pas aux transports maritimes. De plus la déclaration de la Commission et le discours du rapporteur sont formels.

Cette loi ne vise que les transports sur les canaux, fleuves et rivières (1) et non les transports par mer (2).

Le 29 mars 1898, l'Amiral Bernard, alors Ministre de la Marine (3), présentait à la Chambre le projet de Loi relatif à la Caisse de Prévoyance des Marins français et disait : « Il faut reconnaître que l'œuvre de pro-

(1) Sachet, 3^e Edition, 131.

Semblat, 106.

Mourral et Berthiot, 19 et suivants.

Carpentier, Rep. V. *Resp. civ.*, 1547.

Serre, 3^e Edit., p. 51.

Baudry Lacautinerie et Wahl du Linage, 2^e Edit., 1750.

(2) Cass., 3 mars 1902. D. P. 1902. I. 478.

Cass., 2 février 1903. D. P. 1903. I. 180.

Cass., 5 juillet 1904. D. P. 1904. I. 553.

Cass., 11 juillet 1905. S. et P. 1905. I. 351.

Cass., 12 décembre 1905. S. et P. 1907. I. 352.

Sachet, 3^e Edit., 132.

Mourral et Berthiot, 2^e Edit., 21.

Le Paulmier, 34.

Serre, 51.

(3) *Journal Officiel, doc. parlement.*, mai 1898, p. 974.

tection des gens de mer, accomplie par la Marine, présente une lacune qu'il importe de combler. La pension dite de demi-solde n'est acquise aux gens de mer que s'ils réunissent trois cents mois de navigation et cinquante ans d'âge. Si le marin vient à décéder, sans remplir cette double condition, il ne laisse aucun droit à pension, ni à sa veuve, ni à ses enfants, ni à ses ascendants. Les faibles secours qui peuvent leur être accordés sur la Caisse des Invalides ne sauraient être considérés comme suffisants. Il y avait donc lieu de pourvoir par une loi aux conséquences des accidents du travail maritime »).

Le projet présenté par l'Amiral Bernard ne fit pas l'objet de longs débats parlementaires, la loi fut votée en effet très rapidement : le 2 avril, par la Chambre, après le rapport de M. Le Myre de Vilers (1) et le 6 avril par le Sénat, après le rapport de M. Taulier (2).

Elle fut enfin promulguée le 21 avril (3). Elle n'avait donc pas figuré longtemps à l'ordre du jour du Parlement, et la rapidité avec laquelle cette loi avait été votée, presque sans discussion, était loin de constituer une garantie suffisante, bien que le projet eût fait l'objet d'études sérieuses dans les Bureaux du Ministère de la Marine. On s'aperçut en effet par la suite qu'elle contenait bien des imperfections et elle donna lieu à des critiques nombreuses.

(1) *Journal Officiel, doc. parlement.*, mai 1898, 998.

(2) *Journal Officiel, doc. parlement.*, avril 1898, 1569.

(3) *Journ. Officiel, doc. parlement.*, 22 avril 1898.

Mais avant d'aborder l'étude de ces critiques et des solutions qui furent proposées pour remédier aux imperfections de la Loi du 21 avril 1898, il est indispensable de faire un exposé sommaire des dispositions qu'elle contenait.

CHAPITRE PREMIER

COMPARAISON AVEC LA LOI DU 9 AVRIL 1898.

Nous établirons d'abord un parallèle rapide entre les deux lois jumelles des 9 et 21 avril 1898.

Alors que la Loi du 9 avril 1898 ne s'appliquait qu'aux conséquences des accidents survenus au cours du travail, celle du 21 avril s'appliquait également aux maladies professionnelles contractées par suite d'un séjour prolongé sur le bateau.

De plus, le matelot, plus favorisé que l'ouvrier industriel, continuait à bénéficier des dispositions de faveur des articles 262 et suivants du Code de Commerce.

Comme la Loi du 9 avril 1898, celle du 21 avril consacrait le principe du risque professionnel et permettait au marin, blessé au cours de son travail, d'obtenir une indemnité forfaitaire sans être obligé de prouver, conformément à l'article 1382 du Code Civil, que l'accident dont il avait été victime était survenu par la faute, la négligence ou l'imprudence du patron.

La victime, ou à son défaut, ses ayants droit ou la Caisse Nationale de Prévoyance, conservaient cependant, grâce à l'article 11 de la Loi, à peu près conforme à l'article 7 de la Loi du 9 avril 1898, le droit de demander directement suivant les règles et principes du droit commun des indemnités aux tierces personnes responsables de l'accident.

Mais, ce qui faisait la différence profonde entre ces deux lois jumelles, c'est que le législateur du 21 avril 1898 imposait l'obligation de l'assurance à la Caisse Nationale de Prévoyance.

La Loi du 9 avril 1898, après avoir fixé le nombre, la nature et la quotité des diverses indemnités en faveur de la victime d'un accident du travail, laisse au chef d'entreprise le choix du moyen destiné à assurer le service de ces indemnités. Ce chef d'entreprise a le choix entre diverses solutions :

- 1° Ou bien rester son propre assureur ;
- 2° Ou s'assurer à une Caisse Nationale ;
- 3° Ou former avec d'autres patrons une Société Mutuelle ou un Syndicat de Garantie ;
- 4° Ou, enfin, s'assurer à une Compagnie d'assurances à primes fixes.

Au contraire, la Loi du 21 avril 1898 assujettit tous les intéressés à des versements fixes et déterminés à la Caisse Nationale de Prévoyance des Marins Français, et cela sans se préoccuper de l'importance du risque que constitue telle ou telle entreprise.

CHAPITRE II

TRAVAILLEURS APPELÉS A BÉNÉFICIER DE LA CAISSE DE PRÉVOYANCE.

L'article 1^{er} de la Loi précisait que la Caisse Nationale de Prévoyance était créée au profit des *Marins français*, et qu'en faisaient obligatoirement et exclusivement partie les inscrits maritimes à partir de l'âge de dix ans.

* Conditions nécessaires :

Trois conditions étaient donc nécessaires pour que la victime fut appelée à bénéficier de la Loi du 21 avril 1898 ; il fallait :

- 1° Etre Français ;
- 2° Etre inscrit maritime ;
- 3° Etre âgé de dix ans au moins.

1° *Etre Français*. Nous n'insisterons pas sur cette condition qui n'avait pas été exigée par la Loi du 9 avril 1898. Elle n'est qu'une conséquence des préoccupations d'amélioration et de relèvement de la marine marchande française.

2° *Etre inscrit maritime*. Cette condition fera l'objet

d'un plus long développement et nous obligera à faire d'abord une étude rapide de l'Inscription Maritime :

L'inscription maritime est le mode de recrutement qui fournit à la marine de l'Etat la plus grande partie de ses effectifs, en astreignant, par une sorte de contrat synallagmatique, à un régime spécial, des personnes exerçant certaines professions dans des endroits déterminés.

INSCRITS.

Sont soumis à l'inscription, les Français se livrant à la navigation maritime et l'exerçant à titre professionnel (article 1^{er} de la Loi du 24 décembre 1896).

A titre professionnel, c'est-à-dire de telle façon qu'on en retire ses principaux moyens d'existence ; c'est pourquoi l'article 3 de la Loi du 24 décembre 1896, déclare comme navigation professionnelle :

A. Toute navigation dont le but est l'exploitation de propriétés riveraines ou de parcelles concédées sur le domaine maritime (parc à huîtres, à moules, etc...).

B. Toute navigation effectuée par ceux qui ne sont pas employés à la conduite ou à l'entretien du navire.

Cette distinction a donné lieu à des difficultés nombreuses ; il y a en effet à bord des grands navires modernes un personnel non inscrit exposé aux mêmes risques.

C. Enfin la navigation à bord des bateaux de plai-

sance, sauf toutefois le personnel antérieurement inscrit.

Le sens de cette expression : antérieurement inscrit, est donné par une instruction ministérielle du 17 août 1897 (1).

Elle n'écarte pas le personnel non inscrit avant la promulgation de la loi ; elle signifie que la navigation exercée à bord des bâtiments de plaisance par des marins inscrits antérieurement à la date de leur embarquement sera considérée comme exercée à titre professionnel, s'ils sont affectés à la conduite, etc...

Une Loi du 20 juillet 1897 a, d'ailleurs, établi une démarcation très nette entre la navigation ayant un caractère professionnel et la navigation de plaisance.

Voilà dans ses grandes lignes quel est le domaine de la loi par rapport aux personnes ; il faut l'étudier maintenant par rapport au territoire.

Sont soumis au régime de l'inscription maritime : les rivages de la mer, les étangs salés et les fleuves et rivières jusqu'à la limite où remonte la marée, ou, à défaut de marée, jusqu'au plus haut point où peuvent remonter les bateaux de mer ?

Cette délimitation est donnée par l'article 1^{er} de la Loi du 24 décembre 1896 ; mais la Loi du 20 juillet 1907 en a précisé les détails en évitant que ceux qui ne sont pas astreints aux charges de l'inscription jouissent de ses avantages.

(1) B. O., 1897, p. 159.

La Loi du 21 avril 1898 portait un titre plein de promesses :

« Loi ayant pour objet la création d'une caisse de
« prévoyance entre les marins français et les risques
« de leur profession ».

Mais, dès l'article 1^{er}, ces belles espérances s'évanouissaient : « Font obligatoirement et uniquement partie de cet établissement tous les inscrits maritimes à partir de l'âge de 10 ans ».

Ainsi les non inscrits n'étaient pas protégés par cette loi, bien qu'astreints aux mêmes risques et aux mêmes dangers ; ils figuraient cependant au même titre sur le rôle de l'équipage, ils étaient pourtant soumis eux aussi aux rigueurs du décret de 1852.

Pourquoi cette inégalité ? Ce n'était pourtant un secret pour personne qu'à côté des inscrits, il y a à bord des grands navires modernes, véritables villes flottantes, toute une armée d'employés et d'ouvriers ! Leur utilité est même, étant données les conditions de la navigation actuelle, plus grande encore que celle des inscrits. Mécaniciens, graisseurs, soutiers, ne sont-ils pas l'âme même du paquebot ; à côté d'eux, peut-on négliger tout le personnel indispensable à bord de ces grands hôtels flottants que sont les grands steamers d'aujourd'hui, domestiques, femmes de chambres, cuisiniers, marmitons, boulangers, médecins, etc. Et tout ce personnel est recruté hors de l'inscription maritime. Leur importance dans un équipage ressort du tableau suivant, qui n'est autre que le rôle d'équi-

page d'un de nos plus modernes paquebots : la *Tou-
raine*, de la Compagnie Générale Transatlantique :

A. *Pont.*

- 1 Capitaine ;
 - 2 Second capitaines ;
 - 3 Lieutenants ;
 - 4 Maîtres d'équipage ;
 - 1 Capitaine d'armes ;
 - 1 Maître-charpentier et un matelot ;
 - 1 Voilier, 6 timoniers, 25 matelots ;
 - 1 Matelot léger ;
 - 4 Novices ;
 - 2 Mousses.
- Total : 51 personnes.

B. *Machines.*

- 1 Chef mécanicien ;
 - 6 Mécaniciens chefs de quart ;
 - 3 Elèves ;
 - 9 Premiers chauffeurs ;
 - 12 Graisseurs ;
 - 75 Chauffeurs et soutiers.
- Total : 106 hommes.

C. *Personnel civil.*

1	Commissaire ;
1	Docteur ;
2	Maitres d'hôtel ;
1	Commis aux vivres ;
6	Cuisiniers ;
5	Aides de cuisine ;
2	Pâtissiers ;
1	Boucher et 1 aide ;
3	Boulangers ;
1	Cambusier ;
1	Sommelier ;
1	Infirmier ;
1	Coiffeur ;
4	Femmes de chambre ;
3	Cireurs ;
2	Chefs d'office ;
1	Chef d'entrepont ;
70	Garçons.
Total : 107 personnes (1).	

Il y a donc à bord d'un grand navire plus de personnel non inscrit qu'inscrit.

Pour les inscrits eux-mêmes, la Loi présentait des difficultés.

On a essayé au début de leur appliquer, dans certains cas, la Loi du 9 avril 1898, sous prétexte que l'accident

(1) Tableau extrait de *Les accidents du travail dans la marine marchande et la caisse de Prévoyance*, Ch. Vigué, Paris 1905.

ne rentrait pas dans la catégorie de ceux visés par la Loi du 21 avril 1898. Un arrêt de la Cour de Cassation (3 mars 1903) a fixé la jurisprudence (1) et décide que l'inscrit maritime ne peut invoquer la Loi du 9 avril 1898.

Quant aux non inscrits, devait-on leur appliquer cette Loi du 9 avril 1898 ? ou en étaient-ils réduits à l'article 1382 ? On leur appliqua d'abord la Loi du 9 avril 1898.

D'ailleurs, l'article 1^o de la Loi du 9 avril 1898 visait les entreprises de transport dans le sens large et d'un autre côté le principe du risque professionnel était admis ; partant, pourquoi en exclure les marins non inscrits ? C'était l'avis du Comité Consultatif des Assurances contre les Accidents du Travail (24 janvier 1900), et il fut ratifié par la jurisprudence (Arrêt Rennes, 17 décembre 1901), (Tribunal Marseille, 5 juin 1900) ; (Cour d'Aix, 2 juin 1900) ; (Cour de Rouen, 2 juillet 1901).

(1) Les inscrit maritimes ne peuvent, en aucun cas, invoquer le bénéfice de la Loi du 9 avril 1898. Ils sont d'ailleurs protégés par la Loi du 21 avril 1898, qui a créé à leur profit une Caisse Nationale de Prévoyance contre les risques et accidents de leur profession :

Rouen, 28 mai 1901. D. 1904. II. 281.

Douai, 13 nov. 1901. Jurispr. Douai, 1902. 135.

Cass., 3 mars 1902. D. 1902. I. 478.

Aix, 3 janv. 1903. *Gaz. Trib.*, 19 février 1903.

Sachet, 3^e Edition, 133 et suivants.

Le Paulmier, 34.

Mourral et Bathiot, 2^e Edition, 21.

Cpr. Bellom, 258.

Tel était le premier état de la jurisprudence ; mais la Cour de Cassation, par un arrêt du 2 février 1903, cassant un jugement du Tribunal de Marseille, a modifié la jurisprudence en décidant que c'était violer l'article 1^o de la Loi du 9 avril 1898 que d'y faire rentrer les entreprises de transport par mer. Cette doctrine fut suivie par les Tribunaux, et les non inscrits se trouvèrent désormais sous l'empire de l'article 1382 du Code Civil, avec le fardeau écrasant de la preuve d'une faute à la charge du chef d'entreprise.

3^o *Etre âgé de plus de 10 ans.* — Telle était la troisième condition que devaient remplir les marins appelés à bénéficier des indemnités de la Loi du 21 avril 1898.

CHAPITRE III

RESSOURCES DE LA CAISSE.

L'article 2 de la Loi du 21 avril 1898 en énumérait quatre espèces :

- 1° La cotisation des participants ;
- 2° Les apports des propriétaires ou armateurs de navires et bateaux ;
- 3° Les dons et legs des particuliers et les subsides éventuels des départements, communes, établissements publics et associations.
- 4° Les avances de l'Etat, sans intérêt, en cas de besoin.

Nous étudierons rapidement chacune de ces quatre sources de revenus :

1° *Cotisation des participants.* — L'article 3 de la Loi fixait cette cotisation à la moitié de la taxe que versent ces participants sur leurs gains et salaires à la Caisse des Invalides de la Marine, soit 1,50 %. Le même article ajoutait que cette cotisation ne pourrait excéder deux francs par mois pour les inscrits appartenant aux deux dernières catégories du tarif faisant par-

tie de cette loi, c'est-à-dire pour tous les inscrits qui ne sont ni capitaines de la marine marchande, ni titulaires du brevet de mécanicien de 1^{re} ou de 2^e classe, de pilote d'une station de mer, de patron breveté pour la pêche d'Islande ou de maître au cabotage.

2° *Apports des propriétaires ou armateurs de navires ou bateaux.* — L'article 4 décidait que cet apport sera égal au montant des cotisations acquittées par leurs équipages. Le même article établissait une restriction en ce qui concerne les patrons propriétaires de bateaux se livrant à la petite pêche, au pilotage et au bornage, mais à la condition qu'ils montent eux-mêmes les dits bateaux. Ces patrons ne devaient payer que 3 francs par homme pour les bateaux naviguant exclusivement dans la partie maritime des fleuves, rivières, étangs et canaux aboutissant à la mer, ainsi que dans les ports et bassins, et 4 francs par homme pour les bateaux naviguant en mer.

3° *Dons et legs des particuliers. Subsidés des départements, communes, établissements publics ou associations.* — L'article 2 précisait que ces dons, legs ou subventions pouvaient être acceptés, alors même qu'ils avaient pour affectation spéciale la concession d'indemnités, de secours ou de pensions supplémentaires dans des cas déterminés ou au profit de régions expressément désignées.

4° *Avances de l'Etat, sans intérêts, en cas de besoin.* — Il était, en effet, indispensable de prévoir le cas où, à la suite d'une série de catastrophes et de sinistres maritimes, le montant des cotisations et des apports

eût été insuffisant pour le service des indemnités. Ces avances étaient destinées à jouer le rôle que jouent le capital social et les réserves dans les Compagnies d'assurances privées.

CHAPITRE IV

INDEMNITÉS PRÉVUES PAR LA LOI.

A la loi était annexé le tarif suivant :

*Tarif des demi-soldes d'infirmités, des pensions et des secours pour l'exécution de la loi du
21 avril 1898.*

DÉSIGNATION	Pension des Inscrits (Art. 5) en cas de		Pension des veuves ou secours annuels aux orphelins (Art. 6 et 7) en cas de		Secours annuels aux ascendants (Art. 9) en cas de		Supplément annuel pour enfants âgés de moins de 10 ans (Art. 8)
	cumul	non cumul	cumul	non cumul	cumul	non cumul	
Capitaines de la marine mar- chande, mécani- ciens de 1 ^{re} et 2 ^e classe ; dirigeant pendant leur der- nier embarque- ment une machi- ne d'une force nominale de 300 chevaux au moins.	300	450	250	125	125	62 50	36

DÉSIGNATION	Pension des Inscrits (Art. 5) en cas de		Pension des veuves ou secours annuels aux orphelins (Art. 6 et 7) en cas de		Secours annuel aux ascendants (Art. 9) en cas de		Supplément annuel pour enfants âgés de moins de 10 ans (Art. 8)
	cumul	non cumul	cumul	non cumul	cumul	non cumul	
Inscrits maritimes titulaires du brevet de pilote d'une station de mer, de patron breveté pour la pêche d'Islande, de maître au cabotage, de mécanicien de 1 ^{re} ou 2 ^e classe	270	135	220	110	110	55	24
Inscrits maritimes non titulaires de l'un des brevets ci-dessus et embarqués en dernier lieu comme officiers au long cours, au cabotage ou à la grande pêche; ou comme patron d'embarcation exerçant la petite pêche au large .	240	120	200	100	100	50	»
Inscrits maritimes ne se trouvant dans aucune des catégories ci-dessus	204	102	192	96	96	48	24

La Loi du 21 avril 1898, comme celle du 9 avril, prévoyait donc des indemnités au profit des inscrits maritimes victimes d'un accident du travail ; mais elle allait plus loin et faisait bénéficier de ces indemnités ceux qui étaient atteints d'une maladie professionnelle à condition que cette maladie fût survenue au cours du dernier embarquement.

Ces indemnités étaient de trois sortes :

- 1° Pensions viagères ;
- 2° Secours temporaires ;
- 3° Indemnités temporaires et renouvelables.

1° *Pensions viagères.* — Elles étaient accordées aux inscrits maritimes qu'un accident ou une maladie, survenus dans les conditions exigées par la loi, mettait désormais dans l'impossibilité absolue et définitive de continuer la navigation (art. 5). Ces pensions prenaient alors le nom de « demi-soldes d'infirmités ».

Des pensions étaient également prévues (art. 6), au profit des veuves, non divorcées ni séparées de corps à leurs torts et griefs, d'inscrits maritimes, morts des suites d'un accident ou d'une maladie prévus par l'article 5 et cela, que la mort fût survenue au cours de l'embarquement ou postérieurement à cet embarquement.

Toutefois, le mariage devait être antérieur à l'origine de l'accident ou de la maladie. Lorsque la veuve, titulaire d'une pension, après s'être remariée, perdait son second mari, dans les conditions prévues à l'article 6, elle était mise en demeure d'opter entre les deux pensions.

2° *Pensions temporaires*. — Ces pensions, dont le montant était égal à celui de la pension prévue pour la veuve, étaient accordées aux orphelins de père et de mère, tant que le plus jeune n'avait pas atteint 16 ans. Elles étaient également accordées aux orphelins de père, lorsque leur mère avait opté pour la pension d'un second mari (art. 7).

Un secours supplémentaire annuel et temporaire était prévu au profit de l'inscrit maritime ou de la veuve pour chaque enfant âgé de moins de dix ans (art. 8).

Enfin, les ascendants touchaient un secours annuel lorsqu'ils étaient âgés de 60 ans et susceptibles d'avoir droit à une pension alimentaire, à condition que la victime n'ait laissé ni veuve ni orphelins.

3° *Indemnités temporaires et renouvelables*. — Ces indemnités, calculées d'après le taux annuel prévu au tarif, étaient accordées à l'inscrit maritime qu'un accident du travail ou une maladie professionnelle mettait dans l'impossibilité de naviguer, mais seulement d'une façon temporaire (art. 5).

4° *Caractères communs à ces indemnités*. — Ces trois sortes d'indemnités avaient des caractères communs; elles étaient :

Incessibles et insaisissables (art. 12).

Soumises à une réduction de moitié : lorsque l'ayant-droit jouissait déjà d'une pension militaire ou civile ou d'un secours d'orphelins, payés sur les fonds d'Etat, soit d'une demi-solde ou d'une pension de secours d'orphelins, dérivée de la demi-solde (art. 10).

La pension d'infirmités accordée à la victime par la loi était rayée « si le titulaire embarquait à titre professionnel sur un navire de commerce ou de pêche ou sur un bâtiment de plaisance pourvu d'un rôle d'équipage » (art. 13).

CHAPITRE V

ACCIDENTS CAUSÉS PAR LE FAIT INTENTIONNEL OU LA FAUTE LOURDE D'UNE PERSONNE AUTRE QUE LE BLESSÉ.

La Loi du 21 avril 1898 contenait un article 11 analogue à l'article 7 de la Loi du 9 avril. Cet article spécifiait que l'inscrit, ou ses ayants droit ou à leur défaut la Caisse de Prévoyance subrogée à leurs droits conservaient la faculté de demander directement, suivant les principes et règles du droit commun, des indemnités aux *personnes* responsables des *faits intentionnels ou fautes lourdes* ayant déterminé la réalisation des accidents ou risques dont les dits inscrits auraient été victimes.

Mais alors que l'article 7 de la Loi du 9 avril 1898 exige, pour que l'action de droit commun soit possible, que l'accident ait été causé par un tiers, l'article 11 de la Loi du 21 avril parlait seulement de personnes. Cette personne pouvait donc être le patron ou l'armateur. Il est vrai que la Loi du 9 avril dans son article 20 a prévu qu'en cas d'accident causé par la *faute inexcusable*

sable du patron, les juges auraient le droit de majorer l'indemnité prévue par ladite loi.

Le chef d'une entreprise industrielle se trouve cependant plus favorisé que l'armateur, car les contrats d'assurances de toutes les Compagnies, Sociétés ou Syndicats de Garantie spécifient que leur garantie s'étend aux cas d'accidents dus à la faute inexcusable du chef d'entreprise. Dans les cas analogues, au contraire, la Caisse Nationale de Prévoyance, non seulement ne couvrait par l'armateur, mais encore lui réclamait le montant des sommes qu'elle avait été obligée de déboursier ou de mettre en réserve à la suite de l'accident.

Une seconde différence séparait les deux lois des 9 et 21 avril. L'article 7 de la première autorise l'action de droit commun en vertu des articles 1382 et suivants du Code Civil, c'est-à-dire non seulement en cas de faute lourde du tiers, mais encore en cas de faute légère ou d'imprudence ou encore lorsque l'accident est causé par un préposé de ce tiers, un animal lui appartenant, une chose sous sa garde, etc... L'article 11 de la Loi du 21 avril exigeait au contraire *un fait intentionnel ou une faute lourde*, c'est-à-dire une faute inexcusable. L'inscrit était donc moins favorisé que l'ouvrier, du moins en ce qui concernait les accidents causés par un tiers.

Sur ce point donc, la situation créée par la Loi du 21 avril, à la fois à l'employeur et au salarié était moins avantageuse que celle qui résulte de la Loi du 9 avril.

CHAPITRE VI

SYSTÈME FINANCIER.

Le système financier adopté était celui de la capitalisation.

La Caisse devait constituer, à la fin de chaque exercice, les capitaux présumés nécessaires pour le service, jusqu'à extinction, des rentes accordées pendant ledit exercice.

Ces capitaux devaient être calculés d'après les barèmes établis par la Caisse Nationale des Retraites (art. 14) (1).

Enfin, la Loi du 21 avril 1898 prévoyait la constitution d'un fonds de réserve, au moyen des excédents de

(1) Le système de la Capitalisation s'oppose à celui dit de la *Répartition*. Dans ce dernier, plus simple, on ne demande annuellement aux recettes de l'organisme d'assurances, que le montant des arrérages à verser au cours de l'exercice.

Il est évident que, dans ce système, il y a chaque année, une élévation constante des charges jusqu'au jour où l'extinction d'un certain nombre de rentes vient compenser annuellement la création de rentes nouvelles.

Ce système peu compliqué présente le grave inconvénient de

recettes des bonnes années. C'est à ce fonds de réserve que l'on devait faire appel, le cas échéant, avant d'avoir recours aux avances de l'Etat prévues par l'article 2.

Si ce fonds de réserve dépassait 1.500.000 francs, les apports et cotisations étaient réduits proportionnellement ; au contraire, ces apports et cotisations étaient augmentés, lorsque le montant du fonds de réserve descendait au-dessous de 500.000 francs (art. 15).

Gestion de la caisse. — Elle était confiée au Ministre de la Marine, assisté des fonctionnaires et agents de la Caisse des Invalides de la Marine. Le contrôle financier était confié à la Commission Supérieure des Invalides de la Marine (art. 18).

Enfin, les membres titulaires de cette Commission formaient, avec un nombre égal d'inscrits maritimes et d'armateurs, pris par moitié dans chacune de ces catégories, le Conseil d'Administration spécial de la Caisse (art. 19).

Les articles 21 à 30 de la Loi avaient trait à la procédure nécessaire pour l'obtention des indemnités, aux délais, aux cas de déchéance, de prescription, etc... La plupart de ces dispositions ont été incorporées presque sans modifications à la Loi du 29 décembre 1905 et nous aurons l'occasion de les étudier plus loin.

demander aux assurés des primes très variables, tantôt minimales, tantôt excessives.

Il fait supporter aux nouveaux assurés les charges d'accidents souvent anciens.

Nous pensons donc que c'est avec raison que le législateur de 1898 avait adopté le système de la Capitalisation.

CHAPITRE VII

CARACTÈRES DISTINCTIFS DE LA LOI DU 21 AVRIL 1898

Cette Loi diffère essentiellement de celle du 9 avril 1898, sur deux points :

1° Tandis que les obligations pécuniaires résultant des accidents du travail dans les entreprises visées par l'article 1^{er} de la Loi du 9 avril 1898, sont mises entièrement à la charge des chefs d'entreprises, celles résultant des accidents et maladies professionnelles chez les marins sont à la charge d'une Caisse qui est alimentée à la fois, par :

1° Les versements des armateurs ;

2° Les cotisations des marins ;

3° Les subventions de l'Etat.

Cette intervention de l'Etat a été motivée par l'état précaire de la Marine Marchande. Nous aurons l'occasion de dire plus loin ce que nous pensons de cette intervention.

La participation des marins n'a pas non plus d'autre cause que le souci du législateur de ne pas laisser en entier à la charge d'une industrie déjà peu florissante

le fardeau écrasant du risque professionnel. On a cherché à justifier cette participation, en disant qu'elle était non seulement équitable, mais encore de nature à relever la dignité des intéressés. Il y a peut-être quelque chose de fondé dans cette affirmation, et l'on pourrait même ajouter que cette participation paraît être de nature à diminuer le nombre des simulateurs. Nous croyons cependant qu'il n'en est pas ainsi et que le simple fait pour le salarié de participer aux charges d'un organisme d'assurance, est impuissant à déraciner le préjugé que, tromper l'Etat, une Administration, une Compagnie de Chemins de Fer ou une Société d'Assurances, ne constitue point une action malhonnête.

Mais ce qui caractérisait particulièrement la Loi du 21 avril 1898, c'est que :

- 1° Elle rendait *l'assurance obligatoire* ;
- 2° Elle *monopolisait cette assurance au profit d'une Caisse gérée par l'Etat*.

C'étaient là deux mesures (1) qui constituaient une atteinte, à la fois à la liberté des personnes et à la liberté du commerce et de l'industrie.

Et, dans une matière aussi délicate, cette loi méritait un examen et une discussion plus sérieux et plus approfondis, que ceux dont elle fit l'objet.

Nous rappellerons un incident qui semble prouver

(1) Avant la Caisse de Prévoyance plusieurs institutions avaient déjà été organisées sur les bases de l'obligation et du monopole, nous citerons la Caisse des Invalides des la Marine, les Caisses de secours et de retraites des ouvriers mineurs (loi 29 juin 1894).

que certains parlementaires, qui prirent une part active au vote de la Loi, n'avaient pas une idée bien nette de ce que doit être l'Assurance sous ses diverses formes.

Le projet du Gouvernement donnait à la Caisse, constituée par la Loi du 9 avril 1898, le nom de Caisse d'Assurances, mais dans son rapport déposé à la Chambre le 2 avril 1898, au nom de la Commission de la Marine, M. Le Myre de Villers soutint que cette dénomination n'était pas correcte :

« Il n'y a pas mutualité, disait-il, quand les pensions ne sont pas proportionnelles aux versements effectués ».

Nous estimons que l'honorable M. Le Myre de Villers a mal défini le caractère essentiel de l'assurance. Le principal facteur du prix de l'assurance, celui qui fait varier le rapport de la cotisation ou *prime* à l'*indemnité*, c'est le *risque*.

Et le risque, c'est la chance plus ou moins grande que court l'assuré d'être victime d'un sinistre donnant lieu au paiement de l'indemnité prévue.

Ce risque varie :

En assurance-vie, pour un homme bien portant, avec le climat ;

En assurance-incendie, avec la situation et la nature des matières assurées ;

En assurance-accidents, avec la profession de l'assuré.

Enfin, M. Le Myre de Villers oubliait qu'en matière d'assurances accidents, pour une prime dont le taux ne varie qu'avec la profession et le chiffre du salaire, l'in-

demnité diffère suivant qu'un sinistre mortel a frappé un célibataire ou un père de famille.

CRITIQUES ADRESSÉES A LA LOI DU 21 AVRIL 1898.

Cette Loi avait été votée avec une rapidité presque sans autre exemple, dans les annales parlementaires, puisque dans les dix jours de son dépôt elle était adoptée par les deux Chambres. Le législateur avait traité avec une légèreté regrettable une question d'une grave importance.

Aussi, la Loi du 21 avril 1898 souleva-t-elle, dès son application, des protestations unanimes.

Ces protestations sont résumées dans un amendement qui fut déposé, moins d'un an après la mise en vigueur de la Loi, à la séance de la Chambre du 20 mars 1899, par MM. Carnaud, Pams, Gautier, Aristide Boyer, Cadenat, Salis, etc.

« Les versements imposés aux Inscrits Maritimes et aux propriétaires armateurs ou patrons par la Loi du 21 avril 1898 sur la Caisse de Prévoyance Maritime sont facultatifs. Un règlement d'administration publique déterminera les conditions d'application normale de la loi ».

C'était donc le principe même de la loi qu'on voulait supprimer : celui de l'*Assurance obligatoire*. La Chambre renvoya cet amendement à la Commission de la Marine, qui l'écarta, car elle estima, d'accord en cela avec

le Directeur de la Marine Marchande, que la substitution pure et simple de la faculté à l'obligation serait de nature à compromettre l'œuvre d'humanité et de protection que la Loi du 21 avril 1898 avait voulu créer.

Le 24 juin 1899, le Ministre de la Marine se décide cependant à charger les Préfets maritimes de procéder à une enquête sur l'importance et la nature des protestations soulevées par la Loi nouvelle.

Les divers griefs que l'on faisait à la Loi du 21 avril 1898, sont les suivants :

- 1° Cotisation non proportionnelle au risque couru ;
- 2° Assurance obligatoire et intervention de l'Etat ;
- 3° Insuffisance des indemnités prévues ;
- 4° Participation des inscrits aux charges de l'assurance ;
- 5° Radiation et réduction des pensions ;
- 6° Différence de régime entre les inscrits et les non-inscrits ;
- 7° Distinction entre les accidents et maladies donnant droit aux indemnités ;
- 8° Déchéances et prescriptions ;
- 9° Insuffisance de garantie pour les armateurs ;
- 10° Mode de calcul des cotisations.

Nous allons étudier et discuter rapidement chacun de ces reproches :

1° *Cotisation non proportionnelle au risque couru.*
— Certaines catégories d'inscrits faisaient observer avec juste raison que leurs cotisations étaient considérables en égard à leurs faibles risques professionnels.

De ce nombre, étaient ceux de la Méditerranée : « Les pêcheurs de la Méditerranée », disait l'amiral Besson, « qui n'aiment pas en général affronter la haute mer, et qui ne sortent pas du port dès que le temps est menaçant ne courent pas les mêmes risques que les pêcheurs de l'Océan, sans parler *a fortiori* des marins pratiquant la navigation au long cours ou les grandes pêches ; ils sont cependant astreints aux mêmes versements proportionnels et l'on peut dire qu'ils paient des pensions aux pêcheurs de l'Ouest de la France, alors qu'eux-mêmes n'en reçoivent pas. »

C'est là une injustice que le système créé par la Loi du 9 avril 1898 a évité aux chefs d'entreprises industrielles. Grâce, en effet, à l'assurance facultative et à la concurrence entre les diverses Sociétés d'Assurances privées, il s'est établi des tarifs créant des primes différentes pour chaque catégorie d'industrie. Ces primes varient même dans chaque catégorie, avec l'état de l'outillage, l'aménagement de l'établissement assuré et la moralité du personnel.

A cela, les partisans de la Loi du 21 avril 1898, répondaient, en comparant seulement la situation des inscrits de la Méditerranée, avec celle des inscrits de l'Ouest et du Nord ; que si les premiers couraient moins de risques que les seconds, ces derniers contribuaient en revanche pour une plus forte part à l'alimentation de la Caisse des Invalides, alors qu'ils bénéficiaient fort peu de la demi-solde d'ancienneté qui profitait surtout aux marins méditerranéens, qui, moins exposés à une

mort prématurée, arrivaient plus facilement à réunir les conditions nécessaires à l'obtention de cette pension.

Le rapport Berthoule (1), qui avait précédé et préparé le vote des lois sur les accidents du travail, avait posé pour la première fois le principe de l'*assurance obligatoire*.

(1) Rapport Berthoule, juillet 1892 : « Est-ce réellement toucher à la liberté de l'individu que de le prémunir contre sa propre faiblesse ? »

A-t-on hésité de le défendre de l'ignorance en lui imposant l'instruction ?

On ne saurait méconnaître que telle est actuellement la tendance des esprits (l'assurance obligatoire) manifestement accusée par les nombreuses dispositions de loi déposées à la Chambre des Députés.

Nous en trouvons le reflet dans un document parlementaire d'une portée magistrale (Rapport Ricard, 25 février 1912). « Une grave et importante question, y lisons-nous, devait-on laisser aux patrons la liberté de s'assurer à des Compagnies d'assurances, à des Syndicats Mutuels, à la Caisse de l'Etat réorganisée, ou de rester leurs propres assureurs ? »

Devait-on déclarer, au contraire, qu'obligatoirement les chefs d'entreprise devaient assurer leurs ouvriers ?

Après avoir consulté les nombreux documents qui lui ont été envoyés, recueilli les sentiments exprimés oralement devant elle, ou reproduits dans les délibérations prises par un grand nombre d'intéressés, ouvriers et patrons, la Commission du Travail s'est prononcée, à une très grande majorité, pour l'adoption du principe de l'assurance obligatoire.

Elle a pensé que ce moyen s'imposait aussi bien dans l'intérêt même du patron que dans celui de l'ouvrier, que c'était la garantie des droits de ce dernier, en même temps que la sauvegarde du premier, exposé souvent à la ruine, s'il était seul à supporter les indemnités à la suite d'accidents. »

Nos législateurs, heureusement imprégnés des doctrines de l'économie politique classique, s'étaient toujours refusés à aller jusque-là, se rendant compte que ce qui pouvait convenir dans des pays impérialistes comme l'Allemagne et comme l'Autriche, n'était point fait pour un pays comme la France, où le respect de la liberté individuelle avait toujours été la base de toutes les institutions.

Le baron Grivel (1) écrivait en 1875 : « Ce qu'il faut à nos gens de mer, ce n'est pas seulement une souscription accidentelle qui réussirait sous l'impression de nos grandes catastrophes et qui échouerait demain, une simple œuvre de bienfaisance sans budget normal, sans recettes assurées, l'assistance doit revêtir un caractère permanent et durable, respecter leur dignité, faire appel à leur effort personnel, en un mot avoir précisément pour base la contribution *volontaire* du marin protégé. Répétons-le encore, car c'est un principe incontestable, il n'y a d'œuvre durable que celle qui repose sur la prévoyance et l'énergie individuelle... (2).

Cependant, en 1891, trois propositions successives avaient demandé à la Chambre de consacrer le principe de l'obligation de l'assurance contre les accidents du travail et la maladie ; c'étaient celles de : MM. Ricard et Guyesse, 26 janvier 1891 ; M. Pierre Richard, 27 janvier 1891 ; M. Dron, 2 février 1891.

(1) Prévoyance pour les Marins, par le Baron Grivel, Paris 1875.

(2) Leroy-Beaulieu. *Etat moderne et ses fonctions*.

Ces propositions, jointes à celles d'où est sortie la Loi du 9 avril 1898, n'avaient heureusement pas abouti. Le Sénat avait refusé de suivre la Chambre des Députés dans la voie de l'assurance obligatoire, affirmant ainsi son respect de la liberté individuelle.

Les inscrits maritimes étaient déjà soumis à un régime spécial ; ils étaient déjà presque hors le droit commun, la marine marchande était l'objet de protection et d'encouragement particuliers.

La Loi du 21 avril 1898 fut votée avec une précipitation dangereuse. D'autre part, si le Sénat avait voulu supprimer le principe de l'assurance obligatoire, il eût été obligé de la remanier de fond en comble ; aussi laissa-t-il, cette fois, consacrer le principe qu'il avait rejeté quelques jours plus tôt (1).

C'est ce principe qui nous a donné depuis la Loi sur les Retraites Ouvrières. Cette Loi, bien qu'ayant fait l'objet de longues discussions, n'a pas déchaîné l'enthousiasme, sur lequel comptaient ses promoteurs, et pour son application on a dû faire appel aux menaces et aux pénalités.

L'assurance obligatoire entraîne en effet forcément l'intervention de l'Etat, d'abord afin de faire respecter le principe de l'obligation lui-même. Puis, l'Etat

(1) En 1894, la Chambre des Députés et le Sénat avaient déjà voté une loi rendant obligatoire les Caisses de Secours dans les établissements de Mines. Ces Caisses de secours sont alimentées par les cotisations obligatoires des ouvriers, retenues sur leurs salaires, par des versements imposés aux patrons et par des subventions de l'Etat.

cherche ensuite à s'approprier et à monopoliser la gestion et l'administration des organismes d'assurances.

Or, il est bon de rappeler que les assurances constituent une véritable industrie due à l'initiative privée et dont le développement a su, pendant un siècle, grâce à cette initiative et à la concurrence, prendre un développement admirable.

Certaines Compagnies d'assurances, habilement dirigées, étendent chaque jour le champ de leurs opérations et créent de nouvelles branches d'assurances. Elles sont arrivées aujourd'hui à garantir, moyennant le versement de primes, calculées scientifiquement, contre les conséquences de tout événement imprévu et nuisible.

En ce qui concerne les risques de la profession, des tentatives fort intéressantes avaient été faites : nous en analyserons rapidement quelques-unes :

Le 18 février 1867, le Ministre de la Marine annonçait officiellement à toutes les autorités placées sous ses ordres, la création d'une Société anonyme : la « Sécurité Générale », Compagnie anonyme d'assurances à primes fixes contre les accidents de toute nature pouvant atteindre les personnes.

Cette Compagnie garantissait :

- 1° Un capital aux héritiers en cas de mort ;
- 2° Une rente viagère en cas d'infirmité permanente ;
- 3° Une indemnité journalière en cas d'incapacité temporaire.

A la condition que la mort, l'infirmité ou l'incapacité fussent consécutives à un accident.

Les marins étaient admis à contracter l'assurance, soit pour le cas de mort, soit pour le cas d'infirmités, soit enfin pour les deux risques à la fois, et cela moyennant des primes excessivement réduites, eu égard aux dangers inhérents à la profession de marin.

On peut en juger par l'examen du tarif suivant :

CATÉGORIES	Prime annuelle nécessaire pour garantir 1.000 francs en cas de mort	Prime annuelle pour garantir 50 francs de rente en cas d'incapacité	Prime annuelle pour les deux risques
Marins naviguant au long cours ou à la grande pêche.	13 50	13 50	20 25
Marins naviguant en cabotage au bornage, à la petite pêche ; marins pratiquant la navigation de plaisance. . . .	18 »	18 »	27 »

Certaines maisons d'armement assurèrent leur personnel sans lui demander aucune prime et sans effectuer aucune retenue sur les salaires de celui-ci. Une maison du Havre assurait, en cas de mort par accident, aux héritiers de chacun de ses :

Capitaines	1.500 fr.
Seconds	1.000 fr.
Maîtres d'équipage	700 fr.
Lieutenants, charpentiers, voiliers, matelots, cuisiniers	600 fr.
Novices	400 fr.
Mousses	300 fr.

L'excellent exemple donné par cette Maison du Havre fut suivi par plusieurs armateurs de Granville et le principe de l'assurance commença à être apprécié comme il convenait par la population maritime.

Malheureusement les primes demandées par la « Sécurité Générale » étaient vraiment trop faibles pour le risque assuré, et le 24 avril 1872, la Compagnie « la Sécurité Générale » dut mettre le Ministre de la Marine au courant des mauvais résultats financiers donnés par les assurances de marins. La Compagnie se déclarait cependant prête à continuer cette partie de ses opérations, mais elle demandait :

1° Que la Caisse des Invalides de la Marine fût chargée par la « Sécurité Générale » de remettre aux marins ou à leurs ayants-droit, les indemnités prévues par l'assurance, mais qu'en échange la Caisse des Invalides fût tenue de remettre à la Compagnie, les divers secours que celle-ci aurait payés aux intéressés, si l'assurance n'eût pas existé. Cela était parfaitement équitable et possible (1).

2° Que le Gouvernement préconisât la formation dans les diverses localités du littoral de petites Sociétés

(1) Des combinaisons analogues ont lieu aujourd'hui entre certaines Compagnies privées. Nous citerons le cas de Compagnies d'assurances contre les accidents, garantissant à des Compagnies d'assurances sur la vie le paiement des primes annuelles, au cas où l'assuré se trouve dans l'impossibilité d'effectuer lui-même ce paiement par suite de maladie ou d'accidents. Cette garantie est accordée, moyennant la rétrocession à la Compagnie Accidents d'une petite partie de la prime annuelle perçue par la Compagnie Vie.

d'Assurances Mutuelles, qui se réassureraient à la Sécurité Générale ;

3° Que le Département de la Marine usât de son influence morale sur les armateurs pour les amener à concourir personnellement à l'assurance de leurs équipages et à soumettre les salaires de chaque homme à la retenue nécessaire pour parfaire le paiement des primes (1) ;

4° Que la Compagnie « la Sécurité Générale » fût admise à recevoir des marins en cours de voyage les délégations de solde représentant le montant des primes afférentes aux assurances contractées par eux avant leur embarquement. C'était là une préoccupation fort légitime.

5° Que le Ministre de la Marine prît part aux négociations alors ouvertes entre le Ministre du Commerce et la Sécurité Générale en vue de faire à cette Compagnie l'abandon de l'actif de la Caisse d'Assurances contre les accidents, instituée par la Loi du 11 juillet 1868.

La Compagnie s'engageait alors à admettre les marins au bénéfice de l'assurance prévue par ladite loi au profit des ouvriers terriens.

L'Administration de la Marine reconnut que ces diverses propositions présentaient un véritable intérêt, mais par une prudence vraiment exagérée, elle n'osa donner suite aux ouvertures de la Sécurité Générale.

(1) C'était-là, à notre avis, une imprudence de la part de la Sécurité Générale, car c'était l'acheminement vers l'assurance obligatoire.

Le décret du 1^{er} novembre 1871 autorisa une Compagnie d'Assurances maritimes, fondée en 1858, « L'Etoile de la Mer », à étendre ses opérations à l'assurance sur la vie des marins et passagers, victimes d'accidents de mer.

Le Département de la Marine recommanda même « L'Etoile de la Mer », aux autorités maritimes (1).

Cette Société offrait des combinaisons vraiment intéressantes.

Les Contrats garantissaient à l'assuré ou à ses ayants droit le paiement d'une indemnité convenue dans le cas où, au cours de l'assurance, l'assuré était victime d'un événement de mer ou d'une mutilation grave. La Compagnie ne garantissait pas le cas de mort naturelle survenue à la suite de maladie, mais si ce cas venait à se produire au cours de l'assurance, elle restituait la prime perçue à la famille de l'assuré.

L'Assurance se prêtait à tous les modes de navigation et pouvait être consentie, soit pour un voyage déterminé, soit pour un ou plusieurs mois, soit enfin à l'année.

L'Etoile de la Mer, moins soucieuse de ses bénéfices, que du succès de son œuvre philanthropique, était allée même jusqu'à assurer *gratuitement* une somme de cinq cents francs sur la tête de chaque marin prenant part à une opération de sauvetage à bord d'un canot appartenant à la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés.

(1) Circulaire du 6 novembre 1872.

De nos jours, la plupart des grandes Compagnies d'Assurances contre les accidents pratiquent l'Assurance des Marins. Nous citerons l'Abeille, le Soleil, la Sécurité Générale, le Secours, l'Urbaine et la Seine, et les Sociétés suisses : la Zurich et la Winterthur.

Enfin, dans cette catégorie d'opérations, la Foncière-Transports met à la disposition des armateurs et propriétaires de bateaux des polices particulièrement bien adaptées aux risques des gens de mer.

En 1875, à la suite des efforts faits par les Sociétés particulières, comme la Sécurité Générale, et l'Etoile de la Mer, le Département de la Marine demanda au Ministre du Commerce, si les marins pouvaient être admis à s'assurer, comme les ouvriers de l'agriculture et de l'industrie, à la « Caisse d'assurance » créée par la Loi du 11 juillet 1868 ; mais la Commission supérieure des Caisses d'Assurances, consultée à ce sujet, rejeta cette demande sur l'avis de son rapporteur, M. de Mun : « Les marins certes étaient dignes d'intérêt, mais les risques trop graves de leur profession auraient vite épuisé les ressources de la Caisse d'Assurance ».

Les résultats obtenus par certaines Compagnies d'Assurances particulières, alors que la science de l'assurance était encore à ses débuts et que l'idée de la nécessité de la garantie contre le risque professionnel n'était point comme aujourd'hui entrée dans les mœurs, sont très appréciables.

Il est certain que, si la Loi du 21 avril 1898 s'était contentée, comme celle du 9 avril, de mettre à la charge des armateurs des indemnités données, en lais-

sant à ces chefs d'entreprise le soin de se garantir contre les obligations mises à leur charge, à des Sociétés d'Assurances particulières, ces Sociétés auraient eu un développement analogue et parallèle à celui des Compagnies pratiquant l'assurance des ouvriers industriels.

Les partisans de l'Assurance facultative n'étaient pas tous absolument d'accord sur le degré de liberté à accorder.

Les uns demandaient que les intéressés fussent toujours libres de s'assurer. Les autres, tout en admettant l'obligation de l'assurance contre le risque professionnel, voulaient que l'intéressé demeurât libre de s'adresser, soit à la Caisse de Prévoyance, soit à toute autre institution de son choix.

A Dieppe, le Syndicat de la petite pêche demandait :

1° La liberté complète pour l'armateur occupant moins de quatre inscrits ;

2° L'obligation, mais avec le choix de l'assureur, pour l'armateur occupant plus de quatre inscrits :

A Antibes, les inscrits demandaient le droit d'option pour les pêcheurs montant des embarcations d'un faible tonnage.

A ces arguments, les partisans de l'obligation répondaient : « Pour peu que l'on connaisse les marins, leur insouciance du danger, leur imprévoyance de l'avenir, on se rend compte que la suppression de l'obligation équivaldrait purement et simplement à la suppression de la Loi elle-même » (1).

(1) Rapport Durassier.

•

C'était là un argument insuffisant. Lors de la mise en vigueur de la Loi du 9 avril 1898, les patrons de la petite industrie étaient aussi insoucians et imprévoyants que les marins. Aujourd'hui, ils ont tous reconnu l'utilité de l'assurance, et bien rares sont ceux qui n'ont point souscrit de contrat pour se garantir contre les obligations mises à leur charge par la loi.

3° *Insuffisance des indemnités prévues par la loi du 21 avril 1898.* — Tel était l'un des principaux griefs des inscrits contre la nouvelle loi, et ils ajoutaient avec quelque apparence de raison, que l'Etat aurait dû se montrer d'autant plus généreux à leur égard, que, contrairement aux ouvriers industriels qui ne participent en rien à la constitution des secours qui leur étaient fournis en cas d'accident du travail, ils étaient, eux, obligés de verser à la Caisse de Prévoyance une partie de leur salaire.

Et cependant, le taux des pensions était vraiment bien faible. L'inscrit maritime victime d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle qui le mettait désormais dans l'impossibilité de naviguer, recevait une rente de 2 à 300 francs. Cette pension était tout à fait insuffisante pour subvenir à ses besoins et à ceux de sa famille. C'est une aumône qu'on nous offre, disaient-ils, et non une pension.

Et les inscrits comparaient leur sort à celui de l'ouvrier industriel, à qui la Loi du 9 avril 1898 faisait bénéficier, en cas d'incapacité permanente et absolue, à une rente égale aux deux tiers de son salaire, et qui

n'était pas par conséquent inférieure, en général, à 900 ou 1.000 francs.

Continuant cette comparaison avec l'ouvrier industriel, les inscrits faisaient remarquer que la pension accordée à leur veuve ne dépassait guère une centaine de francs, alors que celle accordée à la veuve de cet ouvrier s'élevait à 20 % de son salaire, soit à 3 ou 400 francs.

D'accord sur le principe du relèvement des indemnités, les marins différaient sur son application.

Les systèmes proposés étaient multiples :

Les uns demandaient des indemnités égales à celles prévues par la Loi du 9 avril 1898. Certains proposaient le taux des demi-soldes de la Caisse des Invalides, en faisant remarquer qu'il était équitable que la pension fût la même, quelle que fût la cause de l'incapacité : âge ou infirmités. D'autres demandaient des solutions plus simples, comme le doublement des pensions prévues par la Loi du 21 avril, ou encore leur maintien, concurremment avec l'allocation d'un petit capital. D'autres enfin proposaient des solutions plus compliquées, comme le relèvement des pensions avec distinction, suivant les genres de navigations pratiquées ou encore un relèvement proportionnel aux versements annuels.

Les inscrits faisaient encore remarquer que, si la Loi du 21 avril 1898, a prévu l'allocation de secours pour les cas d'incapacité absolue permanente ou temporaire, elle n'avait rien prévu pour l'incapacité permanente et partielle.

Ils comparaient encore leur sort à celui des ouvriers industriels à qui le législateur avait accordé, dans ce cas, une rente égale à la moitié de la réduction que l'incapacité permanente ou partielle avait fait subir à leur salaire.

Était-ce un oubli de la part du législateur, se demandaient les marins ? Mais s'il en était ainsi, il lui était facile de le réparer au plus tôt. N'avait-il pas agi de cette façon, lorsque le 24 mars 1899, et seulement un an après la promulgation de la Loi du 9 avril 1898, il avait étendu les opérations de la Caisse Nationale d'Assurances en cas d'accidents, aux risques prévus par cette Loi pour les accidents ayant entraîné la mort ou une incapacité permanente, absolue ou partielle.

En ce qui concerne l'incapacité temporaire, les réclamations des inscrits étaient aussi véhémentes. Les marins faisaient observer que l'indemnité journalière qui leur était accordée, variait de 0 fr. 56 à 0 fr. 90 seulement par jour, alors que, dans l'industrie, les accidentés du travail touchaient une indemnité égale à la moitié de leur salaire, et qui atteignait ainsi le triple ou le quadruple de celle qui leur était allouée.

Les réclamations des inscrits sur ce dernier point étaient appuyées par l'avis des Commissaires de la Marine. Celui de Dunkerque demandait qu'elle fût portée à 1 franc pendant les quatre premiers mois. Celui d'Agde demandait également 1 franc. Celui de Royan : 2 francs. Celui de Cette faisait remarquer qu'en pratique les pêcheurs ne bénéficieraient point du régime inspiré par le Code de Commerce à l'Armement.

Les inscrits se plaignaient également des lenteurs apportées au paiement de ces indemnités journalières : « Celui qui donne rapidement donne deux fois », disaient-ils.

Pour ce qui était des pensions accordées aux ascendants, les marins demandaient :

- 1° Que le taux de ces pensions fût augmenté ;
- 2° Que la condition d'âge fût abaissée de 60 à 50 ans et supprimée pour ceux qui étaient malades ou misérables.

Enfin, les inscrits demandaient que les pensions accordées à leurs orphelins le fussent comme à ceux des ouvriers industriels, c'est-à-dire accordées jusqu'à l'âge de 16 ans, au lieu de 10 ans.

4° *Participation des inscrits aux charges de l'assurance.* — Non seulement, faisaient remarquer les inscrits, nous ne bénéficions en cas d'accident que d'indemnités bien inférieures à celles accordées aux ouvriers de l'industrie, mais encore, alors que pour ces ouvriers, la charge du risque professionnel incombe entièrement au chef d'entreprise, nous sommes, nous, salariés de l'industrie maritime, obligés de verser personnellement des cotisations élevées.

Les articles 2 et 3 de la Loi du 21 avril soumettaient en effet les inscrits à une retenue égale à la moitié de celle prévue en faveur de la Caisse des Invalides de la Marine. Cette dernière, s'élevant à 3 % du salaire, c'était encore une nouvelle retenue de 1,50 % de ce salaire, qui était opérée pour le compte de la Caisse de Prévoyance. Cette cotisation paraissait fort lourde aux

marins, car elle était opérée sous forme de retenue et venait s'ajouter au prélèvement de 3 % déjà opéré au profit de la Caisse des Invalides. Le mode de perception employé la rendait encore plus sensible. Le matelot, en effet, à qui l'on retenait, au moment du règlement de son loyer, outre le montant des avances qui lui avaient déjà été consenties au moment de l'engagement et au cours de l'embarquement, ses cotisations de 3 % pour la Caisse des Invalides et 1,50 % pour la Caisse de Prévoyance, ne touchait souvent qu'un reliquat bien faible. Et, par un sentiment bien humain, oubliant les avances dont il avait déjà dépensé le montant, il ne voyait plus que le double prélèvement opéré en faveur des deux Caisses, qu'il rendait responsable de la modicité de ce reliquat.

Aussi, les protestations étaient-elles véhémentes et les projets de modification nombreux, de par le monde maritime !

Les uns proposaient une mesure radicale et réclamaient l'exonération de tout versement ; de ce nombre étaient les inscrits de Dieppe, Saint-Valéry, Vannes, Lorient, Arcachon. D'autres demandaient seulement une réduction de taxe ; ils étaient appuyés par le Commissaire de Toulon qui proposait l'abaissement de la cotisation à 1 % du salaire pour les inscrits montant des embarcations pratiquant le bornage et à 0,75 pour ceux se livrant à la petite pêche. Certains faisaient remarquer que le mode de perception créé par la Loi du 21 avril aboutissait à des inégalités.

A Cherbourg, à Rochefort, on proposait d'établir une

distinction suivant le mode de rétribution des inscrits. On se basait pour cela sur un rapport très documenté de la Chambre de Commerce de Boulogne, qui avait fait ressortir la disproportion existant entre les charges imposées aux marins naviguant à la part et ceux engagés au mois. Ce rapport établissait qu'alors que les risques courus par ces deux catégories de marins étaient absolument les mêmes, l'inscrit engagé au mois payait une cotisation annuelle moyenne de 13 fr. 50, tandis que le marin naviguant à la part ne versait que 4 fr. 50. La Commission d'Arles faisait observer que par application de l'article 10, les demi-soldés et les pensionnés ne touchaient que la moitié de la pension d'infirmité en cas d'accident professionnel, et il demandait pour cette catégorie l'exonération de tout versement.

Les marins naviguant en eau abritée faisaient observer avec une certaine apparence de raison qu'ils n'étaient soumis qu'à des dangers bien moindres que les autres inscrits ; ils ajoutaient que la Loi du 20 juillet 1897 avait déclaré dans son article 6 que la navigation exercée dans les ports, fleuves, rivières, bassins, lacs et étangs, en un mot dans les eaux abritées, ne serait désormais considérée que pour moitié de sa durée effective dans l'évaluation du temps de navigation exigé pour donner droit à la demi-solde des invalides.

Ces inscrits demandaient, par compensation, à n'être astreints qu'à un versement égal à la moitié de celui imposé aux autres marins. Certains demandaient même l'exemption absolue de toute cotisation.

Certains demandaient l'abaissement progressif de la

taxe pour les salaires inférieurs à un certain chiffre. De ce nombre était le Commissaire de Saint-Malo qui proposait le maintien du prélèvement de 1,50 % sur les salaires supérieurs à 200 francs, mais une réduction progressive des retenues opérées sur les salaires inférieurs à ce chiffre.

Enfin, d'autres proposaient de faire varier la taxe suivant l'importance de l'équipage. A Cette, par exemple, les inscrits demandaient que la taxe, tout en restant fixée à 1,50 % pour les marins embarqués sur des bateaux ayant plus de cinq hommes d'équipage fut réduite à 0,75 pour les inscrits naviguant sur des embarcations n'ayant à bord qu'un nombre d'hommes égal ou inférieur à cinq.

Il est facile, après cet exposé, de se rendre compte du peu de popularité d'une loi qui obligeait les salariés à participer aux charges du risque professionnel. Et sur ce point encore, les inscrits qui comparaient leur sort à celui des ouvriers de l'industrie se trouvaient moins favorisés.

On a fait observer pour justifier cette participation :

1° Que l'état précaire de la marine marchande en faisait une nécessité ;

2° Qu'elle était nécessaire à la dignité du marin qui, bénéficiant d'une indemnité à la suite d'accident ou d'une maladie, sentait alors qu'il exerçait un droit, au lieu de recevoir une aumône.

3° Qu'elle constituait un obstacle à la simulation.

• Nous pensons que ces arguments sont insuffisants et nous ferons observer :

1° Qu'il existe, pour un Etat qui désire avoir une marine marchande puissante, d'autres moyens que celui-là ;

2° Que l'ouvrier de l'industrie qui bénéficie d'une rente à la suite d'un accident du travail, ne perd pas pour cela le sentiment de sa dignité et n'a pas l'impression de recevoir une aumône. Qu'au surplus, il paraît naturel que la charge du risque professionnel incombe à celui qui recueille les bénéfices d'une entreprise ;

3° Qu'ainsi que nous avons déjà eu l'occasion de le faire observer, cette participation ne saurait détruire le préjugé que tromper l'Etat, un établissement public, une Compagnie de Chemins de fer ou d'Assurances, ne constitue point une action malhonnête.

5° *Radiation et réduction des pensions.* — a) Radiation en cas de nouvel embarquement. — L'article 13 de la Loi du 21 avril 1898 décidait que serait rayée la demi-solde d'infirmité, lorsque, à quelque époque que ce fût, le titulaire de cette demi-solde embarquerait à titre professionnel sur un navire ou bateau de commerce ou de pêche, ou sur un bâtiment pourvu d'un rôle d'équipage.

La Loi disait « à titre professionnel ». Cela équivalait à l'interdiction absolue ou à peu près, de tout nouvel embarquement. La navigation à titre professionnel est, en effet, celle qui est pratiquée par les inscrits comme moyen d'existence à bord des navires affectés, soit au transport à frêt de passagers ou de marchan-

dises, soit à la pêche exercée en vue de la vente du poisson (1).

L'inscrit qui se trouvait à 50 ans titulaire d'une demi-solde d'ancienneté pouvait, s'il s'en sentait encore la force, s'embarquer, sans cesser de toucher la pension dont il était titulaire. Il pouvait ainsi trouver, parmi les professions maritimes, et en procédant à des travaux qui lui sont familiers, une occupation qui lui permettait d'augmenter la modeste pension qui lui était servie par la Caisse des Invalides.

Au contraire, le marin titulaire d'une pension d'infirmité était par cela même condamné à l'inaction perpétuelle et absolue. On connaît, en effet, la mentalité du marin ; on sait que la misère ne saurait le contraindre à se livrer à des travaux autres que ceux de sa profession ; il n'ignorait pas que s'il avait le malheur de s'embarquer à titre professionnel, sa pension lui serait supprimée *ipso facto*. Il n'avait donc, s'il voulait conserver sa pension, qu'à ne plus se livrer à aucun travail.

Et, cependant, la pension d'infirmité qui lui était allouée était bien insuffisante pour le mettre à l'abri du besoin, lui et sa famille.

La crainte des fraudes et des simulations n'était pas une raison suffisante pour justifier une mesure aussi préjudiciable à l'intérêt des inscrits. Ceux-ci faisaient remarquer avec juste raison que la Loi du 9 avril 1898, ne contenait aucune disposition analogue et que rien

(1) Lois des 24 décembre 1896 et 20 juillet 1897, et *Circulaire ministérielle* du 17 août 1897.

n'empêchait l'ouvrier industriel titulaire d'une rente, à la suite d'un accident du travail, de continuer à se livrer aux travaux de sa profession. Qu'au contraire, la loi prévoyait la continuation des travaux dans la plupart des cas, puisqu'elle fixait la rente à la moitié de la réduction que l'infirmité faisait subir au salaire.

En matière de Loi du 9 avril, la jurisprudence a même décidé que la réduction du salaire devait être considérée comme proportionnelle à la réduction de capacité professionnelle et que cette réduction devait être considérée d'une façon intrinsèque, sans tenir compte de la profession exercée ! La perte des deux yeux est considérée comme une infirmité permanente et absolue, donnant droit à une rente égale aux deux tiers du salaire, quelle que soit la profession exercée par la victime. Le fait qu'un accordeur de piano, longtemps après avoir perdu la vue à la suite d'un accident du travail, arriverait à reprendre son ancien métier au même salaire qu'avant cet accident, n'entraînerait point la suppression de sa rente, surtout après expiration des délais de révision.

b) Réduction de l'indemnité au cas où la victime est déjà titulaire d'une pension. — L'article 10 de la Loi du 21 avril déclarait que les pensions et allocations accordées en vertu de ladite loi seraient réduites de moitié si les ayants droit jouissaient déjà, soit d'une pension militaire ou civile ou d'un secours d'orphelin payé sur les fonds de l'Etat, soit d'une pension ou secours d'orphelin dérivé de la demi-solde.

Cette mesure faisait également l'objet de protesta-

tions de la part des marins qui faisaient encore ressortir l'infériorité de leur situation vis-à-vis de celle des ouvriers industriels, à qui la Loi du 9 avril 1898 n'imposait aucune mesure restrictive de cette sorte.

Les inscrits faisaient remarquer avec raison que la Loi du 11 avril 1881, établissant la demi-solde d'ancienneté ne contenait pas de dispositions analogues à celles qui faisaient l'objet des articles 10 et 13 de la Loi du 21 avril. Ils ajoutaient qu'ils ne s'expliquaient point l'introduction de ces dispositions dans une Loi dont les promoteurs avaient dit qu'elle s'inspirait d'« un sentiment de haute philanthropie » !

Beaucoup d'inscrits estimaient qu'avec de pareilles restrictions, la Loi du 21 avril n'améliorait pas leur sort d'une façon sensible, puisque les secours déjà très insuffisants qui leur étaient accordés par la Caisse de Prévoyance pouvaient, par application des articles 10 et 13 sus rappelés, devenir insignifiants ou disparaître tout à fait et que ce même article 13 les mettait dans l'impossibilité de continuer à travailler pour gagner leur vie.

Dans un rapport adressé au Ministre de la Marine, à la suite de l'enquête ordonnée par celui-ci, le Rapporteur, après avoir appuyé la demande de suppression des articles 10 et 13, ajoutait : « Dès lors que l'on reconnaît la nécessité, la légitimité d'assurer l'ouvrier de la mer contre les risques de son dangereux métier, on ne peut se dérober aux conséquences de ce principe. Il faut l'appliquer loyalement, dans toute sa plénitude. Si

l'assistance n'est que partielle, elle est incomplète et inefficace, elle n'existe pour ainsi dire pas ».

6° *Différence de régime entre les inscrits et les non-inscrits.* — Bien que baptisée « Loi portant création d'une Caisse de Prévoyance entre les marins français contre les risques et accidents de leur profession », la Loi du 21 avril 1898 n'était cependant applicable qu'à une catégorie de ces marins. L'article 1^{er} déclarait, en effet, que, seuls, les *inscrits maritimes*, à partir de l'âge de 10 ans, faisaient partie de cet établissement.

Nous avons vu combien cette distinction était peu justifiée. Au début de l'application de la Loi du 21 avril, cette distinction ne souleva de protestations que de la part des inscrits. La jurisprudence avait déclaré en effet que les non-inscrits ne faisant point partie de la Caisse de Prévoyance, devaient bénéficier de la Loi du 9 avril 1898, et ceux-ci s'en déclaraient fort satisfaits. Mais il n'en était pas de même des inscrits, et ceux-ci faisaient observer que si le législateur avait cru devoir établir une distinction entre les inscrits et les non-inscrits, c'est aux inscrits qu'il aurait dû accorder le régime le plus avantageux, en raison des charges qui leur étaient imposées. Ils trouvaient souverainement injuste que sur deux marins, ayant un salaire annuel de 900 fr. et victimes d'un accident du travail qui les rendait désormais impropres à la navigation, l'un, non inscrit, bénéficiât d'une rente viagère de 600 francs, qui ne pouvait, une fois expiré le délai de révision de trois ans, être soumis à une réduction, alors que l'autre, par le seul fait qu'il était inscrit, ne recevait qu'un secours

annuel de 204 francs, qui restait toujours susceptible d'être réduit ou supprimé.

Mais la situation changea complètement, lorsque, en 1903, la Cour de Cassation décida que la Loi du 9 avril 1898 était applicable aux marins.

Cet arrêt de la Cour de Cassation avait été précédé d'une période, pendant laquelle la jurisprudence s'était montrée hésitante. Cette hésitation avait commencé à soulever les protestations des non inscrits. « Lorsque nous sommes victimes d'une maladie ou d'un accident professionnel, disaient les non inscrits, par quelle loi sommes-nous protégés ? Par la Loi du 9 avril 1898 ? Oui et non. Oui, si nous sommes justiciables des Tribunaux de Marseille, Bordeaux ou le Havre. Non, si nous comparaissons devant ceux de Boulogne-sur-Mer ou de Dieppe. Et alors, que nous importe que la Loi du 9 avril 1898 nous soit avantageuse, si nous ne sommes jamais sûrs d'en avoir le bénéfice ; si nous sommes à la merci d'un tribunal dont la décision peut ou nous faire une situation privilégiée parmi les marins ou nous réduire à la misère ! Si les lois des 9 et 21 avril 1898 nous sont refusées, il nous reste bien le recours du droit commun (articles 1382 et suivants du Code Civil, articles 262 et suivants du Code de Commerce), le droit de demander une indemnité basée sur la faute de l'armateur ou de ses subordonnés ; mais, dans ce cas, la preuve de la faute reste à notre charge, et après la perte d'un premier procès, aurons-nous le courage d'engager une nouvelle procédure ? Risquons-nous d'obtenir des Tribunaux un second jugement dont le libellé sera

presque toujours celui-ci : Le Tribunal, Attendu que la faute de l'armateur est insuffisamment prouvée, déclare le demandeur mal fondé dans ses prétentions et le condamne aux dépens.

« Il est beaucoup plus probable que nous nous arrêterons après le premier échec et que nous serons réduits à implorer la pitié de l'armateur pour recevoir de lui quelques secours indispensables. Nous ne demandons pas un privilège, nous voulons simplement que le principe du risque professionnel, reconnu pour tous les travailleurs, le soit également pour nous ».

L'arrêt rendu le 2 février 1903 par la Cour de Cassation vint mettre fin à l'hésitation de la jurisprudence, et désormais le non inscrit retomba sous le coup du droit commun, avec le fardeau écrasant de la preuve d'une faute de l'armateur à sa charge.

Les protestations des inscrits cessèrent, bien que leur sort ne fût pas amélioré, car il leur paraissait doux à côté de celui des non-inscrits.

Quant à ceux-ci, leurs réclamations devinrent chaque jour plus nombreuses et plus véhémentes, et ils demandèrent avec énergie la suppression d'une loi qui leur refusait toute protection.

7° *Des conditions nécessaires à la maladie ou à l'accident pour donner droit à l'indemnité.* — Les inscrits se plaignaient de la rigueur du texte de l'article 5 de la Loi du 21 avril 1898, qui exigeait, pour qu'il y eût droit à indemnité, que l'accident fût survenu « pendant la durée du dernier embarquement ». Or, il fallait

pour cela : 1° que l'accident fût survenu à bord du navire ; 2° pendant l'ouverture du rôle d'équipage.

Or, les marins pouvaient parfaitement être victimes d'accidents du travail en dehors de ces conditions.

Il en était ainsi notamment lorsque le marin était blessé en travaillant à l'armement, au chargement ou au déchargement d'un navire. La jurisprudence finit cependant par décider que l'inscrit blessé dans ces conditions l'avait été « en faisant acte de marin », et elle admit au bénéfice de la Loi du 21 avril 1898, ceux qui avaient été victimes d'un accident, en procédant à ces opérations (1).

Mais, dans bien d'autres cas, le bénéfice de la Loi du 21 avril 1898 était refusé aux inscrits, pour la raison que l'accident n'était pas survenu « au cours de la manœuvre ou de la conduite du navire ». Le Tribunal de Marseille, dans un jugement du 8 août 1901, décidait que le marin blessé en extrayant des pierres destinées au chargement d'un navire ne pouvait prétendre au bénéfice des indemnités de la Caisse de Prévoyance. Il est vrai que dans des cas analogues, le blessé pouvait invoquer le bénéfice de la Loi du 9 avril 1898. Mais les inscrits, peu familiarisés avec les subtilités juridiques, ne voyaient qu'une chose, c'était la résistance de l'armateur, c'était la lenteur décourageante des longues instances qu'ils étaient obligés d'engager pour obtenir une pension. Aussi demandaient-ils l'unification de la législation.

(1) Cass., D. P. 1902. I. 478.

D'autres décisions judiciaires causèrent une surprise douloureuse dans les milieux maritimes. Nous citerons seulement un jugement du tribunal de Toulon, qui refusa le bénéfice de la Loi du 21 avril, à un inscrit gravement blessé en opérant un sauvetage.

Les marins se plaignaient aussi de ce que pour avoir droit à une pension viagère, il fallait que l'incapacité de travail consécutive à l'accident, fût permanente et *absolue*. Ils comparaient leur sort à celui des ouvriers industriels, à qui l'incapacité permanente partielle donnait droit à une rente égale à la moitié de la réduction que cette incapacité faisait subir au salaire.

8° *Déchéance et prescription*. — L'article 21 de la Loi du 21 avril 1898 décidait que, pour faire valoir ses droits à l'une des indemnités prévues par ladite loi, l'inscrit devait, *sous peine de déchéance*, adresser au Commissaire de l'Inscription Maritime dans le délai de deux mois qui suivait son débarquement ou son retour en France, s'il avait été débarqué aux Colonies ou à l'Etranger, une demande écrite ou verbale dont il lui était donné récépissé.

Ce délai était notoirement insuffisant en le comparant à celui prévu par la Loi du 9 avril 1898, dans son article 18 et qui décide que l'action de l'ouvrier ne se prescrit que par un an à dater du jour de l'accident.

Aussi, dès l'application de la Loi du 21 avril 1898, cet article 21 fut-il l'objet de véhémentes et unanimes protestations.

Les uns demandaient de fixer ce délai à trois mois. De ce nombre était le Commissaire de l'Inscription

Maritime de Granville, qui faisait observer avec juste raison que « les inscrits pouvaient ignorer les avantages de la Loi ou n'être pas à même de faire valoir leurs droits en temps utile ».

D'autres, comme l'Administration du Quartier de Port-Vendres, demandaient que la durée de ce délai fût portée à quatre mois.

Certains demandaient six mois ; ils faisaient observer, en effet, que le délai de deux mois accordé par la Loi du 21 avril aurait dû avoir pour point de départ, non pas le débarquement ou le retour en France, mais le terme des quatre mois pendant lesquels le Code de Commerce (1) imposait aux armateurs le paiement du salaire. Ce vœu était parfaitement justifié, car, pour qui connaît l'insouciance des marins, il était à peu près certain que l'inscrit, victime d'un accident, ne songerait point à faire une démarche, tant qu'il continuerait à toucher régulièrement sa solde. L'Administrateur du Quartier du Havre et le Commandant de la Marine, à Marseille, opinaient en ce sens.

Les inscrits se plaignaient également des lenteurs qu'entraînait l'accomplissement des formalités nécessaires au paiement de l'indemnité pour incapacité temporaire. Ils estimaient que cette indemnité devait pouvoir être obtenue rapidement, à raison même de sa modicité, et à raison également du dénûment dans lequel se trouvait fréquemment la victime.

Les protestations que nous avons eu l'occasion d'étu-

(1) Article 262 et suivants.

dier jusqu'ici émanaient pour la plupart des bénéficiaires de la Loi du 21 avril 1898. Nous allons voir maintenant que le mécontentement n'était pas moindre du côté de ceux qui participaient aux charges de la Caisse de Prévoyance, sans pouvoir prétendre au bénéfice des indemnités de la loi : les armateurs.

Le mécontentement des armateurs provenait surtout de deux faits, qui occupent les dernières places dans l'énumération que nous avons faite plus haut des griefs formulés contre la Loi du 21 avril 1898. C'étaient les suivants :

9° *Insuffisance de la garantie accordée aux armateurs par la Caisse de Prévoyance.* — Les armateurs avaient accepté à l'unanimité de participer aux charges de la Caisse de Prévoyance, mais ils avaient espéré qu'ils seraient, grâce au paiement de la prime qui leur était imposée, déchargés de toute obligation. L'entrepreneur, l'industriel et tous les patrons d'une entreprise assujettie à la Loi du 9 avril 1898 pouvaient, moyennant le paiement d'une prime fixée entre les mains d'une Société d'assurances autorisée par l'Etat, se garantir contre toutes les conséquences du risque professionnel, et même des accidents dus à une faute inexcusable de sa part. Ils pouvaient même, moyennant le paiement d'un léger supplément, être garantis également contre les conséquences des accidents qui pouvaient être causés à des tiers par leur matériel ou par leurs ouvriers.

Les armateurs avaient pensé que, par analogie, la Caisse de Prévoyance les déchargerait des responsabi-

lités mises à leur charge par les articles 262 et suivants du Code de Commerce. Ces obligations concernaient, comme nous l'avons vu, le paiement, le traitement et le rapatriement des malades ou blessés. Or, la Loi du 21 avril 1898, tout en confirmant les articles 262 et suivants du Code de Commerce, n'avait point mis à la charge de la Caisse de Prévoyance les obligations qui en résultaient. Les armateurs devaient donc payer une double prime d'assurance :

1° L'une à une Société particulière d'Assurances pour se décharger des obligations du Code de Commerce ;

2° L'autre à la Caisse de Prévoyance des Marins français, pour se garantir contre les charges de la Loi du 21 avril 1898.

Et lorsqu'ils avaient payé ces deux primes, ils n'étaient pas encore complètement couverts, car leur responsabilité de droit commun demeurait entière, et cela à cause de l'article 11 qui décidait que l'inscrit, ses ayants cause, ou la Caisse de Prévoyance subrogée à leurs droits, conservaient la responsabilité de demander directement, suivant les règles et principes du droit commun, des indemnités aux *personnes* responsables des faits intentionnels ou fautes lourdes ayant déterminé la réalisation des accidents ou risques dont les dits inscrits avaient été victimes.

Les armateurs faisaient remarquer que leur situation était beaucoup moins avantageuse que celle des chefs d'entreprise assujettis à la Loi du 9 avril 1898. L'article 7 de cette Loi, en effet, ne permettait à l'ouvrier

ou à ses ayants droit l'exercice de l'action de droit commun, que lorsque l'auteur de l'accident était un tiers. Au contraire, l'article 11 de la Loi du 21 avril parlait de *personnes responsables* et ce terme pouvait englober les armateurs.

Aussi, M. Durassier pouvait-il déclarer : « Si, disaient les armateurs, les non inscrits se plaignent de la situation incertaine qui leur est faite, nous pouvons nous-mêmes adresser à la Loi de 1898 le même reproche. L'article 11 semblait devoir nous affranchir et ne nous laisser supporter que la responsabilité de notre faute lourde ou intentionnelle. Comment pouvait-il en être autrement ? Le Parlement ne connaissait-il pas l'état précaire de l'armement ? Ne lui maintenait-il pas ses primes dans toutes les lois sur la Marine Marchande ? Ne savait-il pas qu'une nouvelle charge annuelle de 800.000 francs ajoutée aux obligations déjà nombreuses des armateurs, pouvait amener la ruine des entreprises maritimes ? Tel n'a pas été cependant le résultat de la Loi du 21 avril ; car, si certains tribunaux ont appliqué l'article 11 dans un sens favorable à l'armateur, en restreignant sa responsabilité à la faute lourde ou au fait intentionnel, d'autres lui ont imposé la réparation de toutes ses fautes, même légères, laissant ainsi subsister des risques dont il se croyait très légitimement déchargé, par suite de sa participation à la Caisse de Prévoyance.

Cette interprétation différente des Tribunaux nous est très préjudiciable, car en armant un navire, nous ne pouvons pas déterminer les risques auxquels nous

sommes exposés, ni évaluer d'une façon précise, les charges qui nous incombent. A cette incertitude, il faut ajouter celle qui résulte des hésitations des Tribunaux concernant l'application de la Loi générale du 9 avril aux non inscrits. Si l'indécision de la jurisprudence en cette matière est déplorable pour les marins, ne l'est-elle pas également pour nous qui ne savons jamais jusqu'à quel point notre responsabilité est engagée, lorsque nous employons des non-inscrits dans nos équipages.

Etre garantis contre les aléas et les charges imprévues pouvant survenir brusquement, détruire l'équilibre financier de leurs entreprises, telle était en effet la grande, la légitime préoccupation, le vœu instant des armateurs » (1).

Divers moyens étaient proposés par les intéressés pour mettre fin à cette situation préjudiciable.

Les uns étaient disposés à payer une taxe plus élevée; mais demandaient en échange d'être déchargés de toute responsabilité. De ce nombre étaient les armateurs de Dunkerque et d'Arachon. D'autres proposaient des modifications dans la rédaction de l'article 11. Les armateurs de Rochefort demandaient que fût considéré comme déchargé de toute responsabilité, celui qui, ayant effectué à la Caisse de Prévoyance, l'apport exigé par la Loi, aurait pris les précautions nécessaires pour éviter la faute lourde.

Le Syndicat de la Grande Pêche de Fécamp demandait la suppression de toute responsabilité, même en

(1) Rapport Durassier, pages 38 et suivantes.

cas de faute lourde, et proposait un nouvel article 11 ainsi rédigé :

« Les dispositions ci-dessus ne font pas obstacle à ce que l'inscrit ou ses ayants cause demandent directement, suivant les principes du droit commun, ses indemnités aux personnes *autres que l'armateur, le capitaine ou patron ou ses préposés, responsables du fait intentionnel ou de la faute lourde ayant entraîné les accidents ou risques dont les dits inscrits auraient été victimes.*

« Les indemnités, ainsi reçues par les inscrits, ne peuvent venir en déduction des sommes auxquelles ils ont droit directement sur la Caisse de Prévoyance, dont la responsabilité reste entière ».

La première addition proposée à l'article 11 se justifiait parfaitement ; cet article devenait alors à peu près semblable à l'article 7 de la Loi du 9 avril et la situation de l'armateur devenait aussi favorable que celle de l'industriel. Elle devenait même plus avantageuse, car l'armateur n'était même plus tenu en cas de faute inexcusable de sa part.

Quant à la seconde addition, qui ne tendait à rien moins qu'à supprimer complètement le droit de subrogation de la Caisse de Prévoyance, elle se justifiait beaucoup moins.

M. Suchetet (1), dans un amendement, dont il demandait le vote à la Chambre, prétendit que ce principe portait atteinte à notre législation.

(1) Amendement Suchetet. Voir rapport Durassier, p. 41.

Le Ministre de la Marine faisait observer au contraire avec juste raison que : bien loin de consacrer une anomalie, l'article 11 formule une règle absolument conforme à notre législation et aux usages réguliers de la pratique ».

Il rappelait :

1° Que la subrogation a été prévue par notre Code Civil qui a donné, dans ses articles 1369 et suivants, les règles applicables au transport d'action et à la cession de droits ;

2° Que la clause de subrogation est d'un usage courant, notamment dans la police d'assurance (1).

3° Que l'article 7 de la Loi du 9 avril 1898 a prévu cette subrogation. Il a accordé le droit de réclamer aux auteurs responsables de l'accident la réparation du préjudice causé, non seulement à la victime ou à ses représentants, mais à leur défaut au chef d'entreprise. Il convient de rappeler que le même article a donné également à ce chef d'entreprise, au cas où la victime aurait pris l'initiative de l'action contre le tiers responsable, le droit d'intervenir dans l'instance pour demander que l'indemnité accordée à la victime l'exonère jusqu'à due concurrence des obligations mises à sa charge par la Loi du 9 avril.

(1) Les polices d'assurances contre l'incendie, les accidents, le vol, etc... contiennent en général la clause de subrogation, Seules les polices d'assurance-accidents, dites « Individuelles » abandonnent à l'assuré tout droit de recours contre les auteurs des accidents, mais il ne faut point en chercher explication ailleurs que dans une raison purement commerciale.

Et le Ministre de la Marine concluait en disant :
« De même que l'action en indemnité peut être exercée par le chef d'entreprise à qui incombe, dans les industries ordinaires, la charge du risque professionnel, de même il était logique d'attribuer ce droit primordial, tel qu'il résulte de la législation générale, à la Caisse de Prévoyance ».

Les armateurs ne se plaignaient donc point du chiffre de la cotisation qui leur était imposée. Certains étaient même disposés à payer des cotisations plus élevées (1) ; ce qu'ils voulaient, c'était d'être, moyennant le paiement d'une prime fixée d'avance, déchargés de toute responsabilité pécuniaire. Ce souci était légitime et il est certain qu'aucun chef d'entreprise, vraiment prévoyant et soucieux de ses intérêts, ne saurait hésiter à consentir une légère augmentation de ses frais généraux pour supprimer une partie des aléas inhérents à cette entreprise. Les armateurs faisaient remarquer qu'à ce sujet, ils étaient beaucoup moins favorisés que les chefs d'entreprise industriels que les Sociétés particulières d'assurances autorisées garantissaient contre toutes les obligations mises à leur charge par la Loi du 9 avril 1898, même à raison d'accidents dûs à une faute inexcusable de leur part.

10° *Mode de calcul des cotisations.* — Si la cotisation demandée par la Caisse Nationale de Prévoyance paraissait supportable aux gros armateurs, et si certains d'entre eux étaient même disposés à en payer de plus

(1) De ce nombre était le Directeur des Pêcheries d'Arcachon, qu'appuyait le Commissaire de l'Île de Ré.

élevées pour obtenir une garantie complète et absolue, il n'en était pas de même des petits propriétaires ou patrons, montant eux-mêmes leur embarcation.

Diverses solutions étaient proposées :

Les uns demandaient que la taxe fût proportionnelle au tonnage des navires ; de ce nombre était l'Administration de la Marine de Dunkerque, comme l'Administrateur de Saint-Malo, ils demandaient qu'on tînt compte, pour le calcul de la taxe, des deux éléments suivants : 1° gains et salaires des participants ; 2° genres de navigation.

Cette dernière solution paraissait à la fois rationnelle et équitable. C'est du reste le principe admis pour le calcul des primes par les Sociétés pratiquant l'assurance contre les accidents du travail.

Certains demandaient, pour les petits patrons, *une exonération partielle*.

Le Commissaire de la Marine à Cannes demandait que la cotisation fût toujours fixée à 3 francs. Celui de Cancale demandait une réduction de 25 % ; celui de Lorient proposait le remplacement de cette taxe par un droit de 1 franc par homme et par tonneau ; celui de Saint-Valéry demandait une réduction de 50 %.

D'autres demandaient l'exonération totale pour certaines catégories de ces patrons propriétaires.

Le Préfet Maritime de Cherbourg, pour tous les patrons naviguant seuls ou avec un matelot. Celui de Rochefort pour les propriétaires de bateaux au-dessous d'un certain tonnage.

Le Commissaire de la Marine à Trouville proposait

d'étendre cette disposition aux petits patrons qui avaient dû renoncer à monter leur bateau à raison de leur grand âge et celui de Lorient aux veuves de ces patrons.

Enfin, certains, allant encore plus loin, comme le Préfet Maritime du 3^e Arrondissement, demandaient que ces petits patrons fussent dispensés, non seulement de la taxe appliquée aux armateurs, mais encore de leur cotisation d'inscrit !

CHAPITRE IX

ESSAIS D'AMÉLIORATION. MODIFICATIONS APPORTÉES A LA
LOI DU 21 AVRIL 1898.

Devant les protestations unanimes qu'avait soulevées, dès le début de son application, la Loi du 21 avril 1898, les auteurs de cette loi s'émurent et se demandèrent s'il ne convenait pas d'y apporter immédiatement certaines modifications, afin de faciliter cette application et de modérer un peu les protestations.

Ils créèrent à cet effet, auprès du Ministère de la Marine, une Commission à qui ils confièrent le soin d'étudier la question et de proposer les améliorations susceptibles de ramener un peu le calme dans les populations maritimes.

C'est sur la proposition de cette Commission que furent décidées les modifications suivantes :

1° Autorisation pour la Commission chargée d'examiner les demandes des inscrits qui prétendaient au bénéfice de l'une des indemnités prévues par la Loi, de tenir quatre séances par an au lieu d'une. Cette mesure était destinée à permettre aux marins victimes

d'accidents ou de maladies d'obtenir plus rapidement les indemnités prévues par la Loi.

Ce fut là l'objet du Décret du 21 janvier 1899 (1).

2° Suppression de la taxe fixée pour les petits propriétaires et patrons. Ce fut là l'œuvre de la Loi de finances du 30 mars 1902 (2), qui contenait un article 81 ainsi conçu :

« Les patrons propriétaires de bateaux se livrant à la petite navigation et montant eux-mêmes lesdits bateaux, seront exonérés de la taxe de 3 à 4 francs par homme et par an imposées par la Loi du 21 avril 1898, et ne seront astreints qu'à leur cotisation individuelle d'inscrits ».

3° Attribution à la Caisse de Prévoyance d'une partie des primes accordées à la Marine Marchande, afin de diminuer les cotisations des inscrits et les taxes d'armement. Ce fut la Loi du 7 avril 1902 (3) sur la marine marchande, qui décida :

a) Qu'un prélèvement de 5 % serait fait sur le montant des primes accordées à la navigation et des compensations d'armement, en vue de diminuer le montant des retenues imposées aux inscrits pour l'alimentation de la Caisse de Prévoyance ;

b) Qu'un second prélèvement de 6 % sur le montant de ces primes serait également opéré, et que les deux tiers des sommes ainsi obtenues seraient encore versés à la Caisse de Prévoyance « en vue de diminuer

(1) *Journal Officiel* du 24 janvier 1899.

(2) *Journal Officiel* du 30 mars 1902.

(3) Collection Dalloz. *Lois industrielles et ouvrières*, p. 150.

la retenue imposée aux marins et de grossir les fonds de secours à distribuer aux victimes des naufrages et autres accidents de mer ou à leurs familles » (1).

4° Nouvelle réduction des cotisations des inscrits. La diminution de la participation des inscrits, apportée par la Loi du 7 avril 1902, parut insuffisante, à la suite d'un rapport du Ministre de la Marine et sur l'avis conforme du Conseil d'Administration de la Caisse de Prévoyance, le décret du 8 décembre 1902 (2) vint encore réduire le taux de cette participation.

L'article 1^{er} de ce décret décidait en effet que « les cotisations versées par les inscrits maritimes, en exécution de l'article 3 de la Loi du 21 avril 1898, seront réduites d'un tiers à partir du 1^{er} janvier 1903 ». Et l'article 2, que le maximum de la retenue effectuée sur les salaires des inscrits appartenant aux deux dernières catégories du tarif annexé à la Loi du 21 avril 1898, ne serait plus que de 1 fr. 33 au lieu de 2 francs.

Mais on s'aperçut rapidement que ces améliorations partielles et successives étaient bien insuffisantes.

La Loi du 21 avril 1898, votée avec une si fâcheuse rapidité, presque sans examen, était mauvaise ; il fallait se décider à la supprimer. Il fallait également en créer une nouvelle plus appropriée aux besoins et aux souhaits des populations maritimes, en bénéficiant de l'expérience acquise, grâce à l'application des Lois des 9 et 21 avril 1898.

(1) Article 21 de la Loi du 7 avril 1902.

(2) *Journal Officiel* du 11 décembre 1902.

CHAPITRE X

PROJETS DE LOIS DESTINÉS A REMPLACER CELLE DU 21 AVRIL 1898.

A la suite des protestations que l'application de la Loi du 21 avril avait soulevées dans le monde maritime, de nombreux projets de loi furent déposés à la Chambre. La plupart de ces projets, à peine ébauchés, n'étaient que l'expression incomplète d'idées plus ou moins vagues, et leur examen ne serait ici d'aucune utilité.

Quelques-uns de ces projets au contraire avaient été très sérieusement étudiés et leur examen s'impose.

Les auteurs de ces projets, s'ils étaient d'accord sur la suppression de la Loi du 21 avril 1898, ne l'étaient plus sur le système à employer pour son remplacement.

Les uns, comme MM. Brisson-Lebail, Durassier, Gauchet, entendaient conserver les principes consacrés par la Loi du 21 avril 1898 et la Caisse de Prévoyance, et se contentaient de modifier l'organisation de cette Caisse.

Les autres, comme MM. Générat et l'amiral Besson, proposaient une combinaison des lois du 9 avril et du 21 avril 1898.

D'autres, enfin, ne voulaient rien conserver d'une loi dont l'application n'avait donné que des mécomptes, et voulaient étendre aux marins le bénéfice de celle qui avait, au contraire, été acceptée avec enthousiasme par les ouvriers industriels et sans trop de protestations, par leurs patrons.

Parmi ces partisans de la suppression radicale de la Loi du 21 avril, les uns, comme M. Vieljeux, étaient partisans de la Loi du 9 avril 1898, modifiée ; d'autres, comme M. Carnaud, entendaient appliquer aux marins la Loi du 9 avril, sans aucun changement.

Nous étudierons donc successivement :

1° Les projets conservant les principes posés par la Loi du 21 avril 1898.

2° Les projets juxtaposant les Lois du 9 avril 1898 et du 21 avril 1898 ;

3° Les projets écartant définitivement la Caisse de Prévoyance et les principes de la Loi du 21 avril.

A. *Projets conservant les principes posés par la Loi du 21 avril 1898.* — Les auteurs de ces projets soutenaient que le fait que l'abrogation d'une loi a été reconnue nécessaire ne saurait justifier le rejet des conceptions heureuses qu'elle peut contenir et l'abandon définitif des principes qu'elle a posés.

Ils essayaient donc de rajeunir la Loi du 21 avril, en donnant satisfaction aux réclamations de certains intéressés.

Nous citerons :

- 1° Le projet Gautret ;
- 2° Le projet Durassier ;
- 3° Le projet Brisson-Lebail.

1° *Projet Gautret*. — Ce projet était l'œuvre de MM. Charroyer, Gautrer, Guyesse et Jacob ; il fut présenté à la Chambre le 6 mars 1900 (1).

Ce qui a, disaient ces députés, soulevé le plus de protestations dans les milieux maritimes, c'est l'obligation pour les inscrits, de prélever sur leur maigre salaire, des cotisations destinées à alimenter la Caisse de Prévoyance. Il faut donc supprimer la participation des inscrits et le calme renaîtra chez les marins.

Mais comment combler le déficit qui va se produire de ce chef dans les recettes de la caisse ? C'est bien simple, ajoutaient les auteurs de la proposition :

L'article 12 de la Loi du 30 janvier 1893 sur la Marine Marchande a décidé qu'un prélèvement de 4 % serait opéré sur les primes accordées.

Le décret du 5 juillet de la même année a décidé que les sommes provenant de ce prélèvement seraient affectées :

Pour les deux tiers à la Caisse des Invalides de la Marine, afin de permettre l'allocation de secours immédiats aux marins ;

Pour l'autre tiers, à des institutions diverses utiles aux populations maritimes, Chambres de Commerce, Hôtels de Marins, etc... Il n'y a qu'à changer le mode

(1) *Journal Officiel*, annexes N° 1492.

de répartition de ces sommes et ne plus accorder qu'un quart à la Caisse des Invalides et un quart aux autres institutions, la moitié de ces sommes, soit 2 % des primes pourra donc être versé à la Caisse Nationale de Prévoyance.

Et si ces 2 % ne suffisent pas ; eh bien, on augmentera le prélèvement sur les primes et celui-ci sera porté à 5 %, 6 %, etc... si cela est nécessaire.

Le projet Gautret consistait donc à faire supporter en entier la charge du risque professionnel aux armateurs, puisque la Caisse Nationale de Prévoyance ne devait plus être alimentée que par les cotisations des armateurs et un prélèvement sur les primes qui leur avaient été accordées par le Parlement. Mais au lieu de poser franchement, comme dans la loi générale sur les accidents du travail, le principe que la charge du risque professionnel doit, dans une entreprise, incomber à celui qui en a les bénéfices, ce projet procédait par des moyens détournés.

2° *Projet Durassier* (1). — Ce projet consistait en une série de propositions, dont chacune tendait à accorder satisfaction à l'une des protestations dont la Loi du 21 avril 1898 avait été l'objet :

M. Durassier était cependant d'avis de maintenir :

- 1° Le principe de la Caisse de Prévoyance ;
- 2° Le principe de l'Assurance obligatoire ;
- 3° La coexistence des cotisations des marins et des apports des armateurs ;

(1) Voir rapport précité, pages 53 et suivantes.

4° Le droit de subrogation de la Caisse.

En revanche, il demandait :

1° Que les non inscrits embarqués fussent appelés à bénéficier comme les inscrits des indemnités de la Caisse de Prévoyance ;

2° L'exonération, pour la petite navigation : pêche côtière, bornage, cabotage, des charges résultant de l'article 262 du Code de Commerce ;

3° L'exonération de tout apport, en tant qu'armateurs, des patrons montant eux-mêmes leurs embarcations, pour les embarcations ne dépassant pas un certain tonnage.

4° La réduction de moitié des cotisations des navigateurs en eaux abritées ;

5° Le relèvement des taux de pensions et secours et indemnité journalière ;

6° La distinction entre les pensions d'infirmités du premier degré et les pensions d'infirmités du second degré ;

7° La rapidité dans le paiement des diverses indemnités et notamment de l'indemnité journalière ;

8° La suppression de la réduction de moitié prévue par l'article 10, en cas de cumul ;

9° Le maintien du secours aux orphelins jusqu'à 16 ans au lieu de 10 ans ;

10° La suppression de l'article 13 qui décidait que la pension était rayée en cas de reprise de la navigation professionnelle ;

11° La modification de l'article 11, en ne laissant

subsister l'action de droit commun, que contre les personnes autres que le patron ou ses préposés ;

12° La prorogation du délai de déchéance prévu par l'article 21 de deux à six mois, courant, pour la navigation au long cours et le cabotage, du jour où les victimes cessaient de toucher l'indemnité prévue par les articles 262 et suivants du Code de Commerce et, pour la petite pêche, le bornage et le pilotage, du jour de la mise à terre des sinistrés.

A la suite du projet Durassier, figurait un tarif analogue à celui qui avait été annexé à la Loi du 21 avril, mais prévoyait des indemnités sensiblement plus élevées.

Les modifications proposées par M. Durassier étaient donc fort nombreuses et fort importantes ; elles étaient toutes justifiées ; en effet :

1° Il était équitable que les non-inscrits, exposés aux mêmes dangers que les inscrits, fussent également protégés ;

2° Les articles 262 et suivants du Code de Commerce n'avaient été créés que pour le marin qu'un accident ou une maladie rendait incapable de travailler, loin de sa patrie et au cours d'un long voyage ;

3° Le paiement cumulé de deux cotisations paraissait fort lourd aux petits patrons dont le gain ne dépassait guère le salaire d'un marin ;

4° Il était juste que la cotisation fût proportionnelle au risque couru ;

5° Les indemnités prévues par la Loi du 21 avril 1898 étaient insuffisantes ;

6° Il était juste que le marin, dont l'incapacité permanente n'était que partielle, bénéficiât d'une pension réduite ;

7° Les marins souffraient des retards apportés au paiement des diverses indemnités ;

8° La réduction de moitié en cas de cumul, prévue par l'article 10, ne pouvait se justifier ;

9° L'orphelin de 10 ans ne pouvait être considéré comme pouvant subvenir à ses besoins par son travail ;

10° La suppression de la pension prévue par l'article 13 condamnait le bénéficiaire de cette pension à l'inaction perpétuelle et privait ainsi la marine d'un concours précieux ;

11° Il était nécessaire que l'armateur fût, comme le chef d'une entreprise industrielle, garanti contre les conséquences de sa faute, et l'article 7 de la Loi du 9 avril 1898 avait déjà limité l'action de droit commun de l'ouvrier au cas où l'auteur responsable de l'accident dont il avait été victime était un tiers, étranger à l'entreprise ;

12° Le délai prévu par l'article 21 était beaucoup trop court ; la loi du 9 avril 1898 avait été beaucoup plus large en accordant *un an* à l'ouvrier pour faire valoir ses droits.

Les modifications proposées par M. Durassier étaient donc parfaitement justifiées, mais elles étaient si importantes qu'elles modifiaient la physionomie de la Loi du 21 avril 1898 et la rapprochaient sur bien des points de la Loi du 9 avril.

Malheureusement, M. Durassier demandait le maintien :

1° Du principe de l'assurance obligatoire ;

2° De la Caisse de Prévoyance, c'est-à-dire du Monopole de l'Etat ;

3° Du concours des apports des armateurs et des cotisations des marins. Et si le maintien du droit de subrogation de la Caisse à l'action de la victime contre l'auteur responsable se justifiait parfaitement comme étant à la fois équitable et conforme aux principes généraux de notre droit, il n'en était pas de même du maintien des trois principes que nous venons d'énumérer.

L'obligation de l'assurance et le Monopole de l'Etat, étaient en effet contraires aux principes de liberté, qui sont à la base de notre Droit français.

La consécration de ces principes et le partage des charges avaient été l'œuvre de la Loi du 21 avril 1898, votée presque sans examen, avec la hâte que l'on connaît.

Et la loi qui consacrait ces principes nouveaux avait dès son application soulevé des protestations unanimes. Au contraire, la Loi du 9 avril 1898, qui avait fait l'objet d'études sérieuses et de longues discussions, et qui reposait sur des principes absolument opposés, avait été accueillie avec enthousiasme par les ouvriers et, presque sans résistance, par les patrons.

Pourquoi donc M. Durassier voulait-il maintenir d'une part l'obligation et le Monopole de l'Assurance, d'autre part, le partage des charges ? Ne voyait-il pas que c'était là, à la fois une atteinte grave à la liberté

individuelle et à la liberté du commerce, en même temps qu'une étape vers le collectivisme, ou plutôt le socialisme d'Etat ?

3° *Projet Brisson-Lebail*. — En 1903, un certain nombre de députés, parmi lesquels figuraient MM. Brisson, Le Bail, J. Auffray, Ch. Bos, A. Boyer, Carnaud, Cougy, Grosjéan, etc..., reprirent le projet de M. Durassier et chargèrent deux d'entre eux de le présenter à la Chambre (1).

Le projet Brisson-Lebail, tout en respectant les principes essentiels de la proposition de M. Durassier, n'en était point la reproduction textuelle, il y apportait, en effet, certaines modifications :

1° Création d'une nouvelle ressource pour la Caisse de Prévoyance, provenant d'une retenue de 0,50 % sur les marchés à passer par l'Administration de la Marine ;

2° Diminution des cotisations des marins au long cours, et transformation de celles des marins pratiquant la petite navigation en taxes fixes et annuelles.

3° Augmentation de la taxe des armateurs, en la portant de 1,50 à 2 %, et exemption de cette taxe pour les petits patrons montant eux-mêmes leurs bateaux. Cette exemption était étendue à leurs veuves.

4° Suppression des diverses indemnités au cas où l'accident avait été intentionnellement provoqué par la victime.

(1) Séance du 4 décembre 1903. *Journal Officiel*, annexe N° 1346, pages 231 et suiv.

5° Extension de la responsabilité du tiers à tout fait ayant occasionné l'accident ou la maladie, sans qu'il soit nécessaire qu'il y ait faute inexcusable ou intentionnelle.

6° Suspension du paiement des indemnités en cas de condamnations ;

7° Application de la Loi du 9 avril 1898 aux accidents survenus en dehors des conditions prévues par la nouvelle Loi ;

8° Substitution du système de la Répartition à celui de la Capitalisation ;

9° Augmentation du taux des indemnités prévues par la Loi.

Ce nouveau projet accentuait encore le rapprochement avec la Loi du 9 avril 1898.

Il diminuait la participation des marins et augmentait celle des armateurs. Comme la Loi du 9 avril, il supprimait toute indemnité en cas d'accident intentionnellement provoqué, et réglementait l'action de droit commun contre le tiers responsable comme l'article 7 de cette Loi.

Il déclarait même cette loi applicable à certains accidents.

Il augmentait le taux des indemnités et le rapprochait ainsi de celles fixées par cette Loi.

Mais ce projet n'allait pas jusqu'au bout et maintenait l'assurance obligatoire, le monopole de l'Etat et le concours des armateurs et des marins aux charges du risque professionnel.

B) *Projets juxtaposant les lois des 9 et 21 avril 1898.*

— Ces systèmes reposent sur la distinction de deux éléments dans le risque maritime :

1° Accidents survenus par suite du maniement de l'*outil-bateau* ;

2° Accidents *nautiques*, dus à des cas de force majeure, comme les collisions, naufrages, disparitions, etc....

Les auteurs des systèmes que nous allons étudier estimaient qu'à ces deux éléments essentiellement différents du risque maritime, il fallait appliquer des régimes également différents.

Telle était l'opinion :

1° de M. Générat (1) ;

2° de l'amiral Besson.

1° *Projet Générat*. — M. Générat estimait que l'armateur devait supporter seul les conséquences des accidents survenus par suite du maniement de l'*outil-bateau*.

Il proposait d'assujettir à la Loi du 9 avril 1898, les marins victimes d'accidents dus à ce risque, vraiment professionnel. Les marins, victimes d'accidents survenus dans ces conditions, bénéficiaient donc des indemnités prévues par cette Loi. Il ajoutait qu'il devait en être autrement des accidents dus à des cas de force majeure (2).

L'armateur ne pouvait être tenu à la réparation d'accidents dont le perfectionnement de son outillage et la

(1) Commissaire de l'Inscription Maritime de Marseille.

(2) A « l'acte de Dieu » disent les Anglais.

surveillance la mieux entendue étaient impuissants à pallier les effets. Le marin, victime d'un accident survenu dans ces conditions, devait donc bénéficier de secours analogues à ceux prévus par la Loi du 21 avril 1898. Ces secours devaient être à la charge de la Caisse de Prévoyance.

L'armateur devait donc supporter, comme le chef d'une entreprise industrielle, *le risque professionnel*. Il devait pouvoir, à sa guise, comme ce chef d'entreprise, s'assurer à une Société d'assurances privée ou ne point s'assurer.

Mais il était à prévoir que, comme la plus grande partie des industriels, il s'assurerait et qu'il pourrait, grâce au paiement d'une *prime unique*, être déchargé de toute responsabilité au sujet des accidents dont son personnel pouvait être victime, prime, disait M. Générat, sans doute « plus élevée, mais ne dépassant pas sensiblement la somme résultant de l'addition de la cotisation actuelle à la Caisse de Prévoyance et des autres primes d'Assurances ».

Sous le régime de la Loi du 21 avril 1898, l'armateur qui désirait être déchargé de toute responsabilité au sujet de maladies ou d'accidents survenus à son personnel, devait en effet payer :

- 1° Sa cotisation à la Caisse de Prévoyance ;
- 2° Une prime pour son assurance contre les obligations résultant des articles 262 et suivants du Code de Commerce ;
- 3° Une prime pour son assurance contre les obligations résultant pour lui de l'article 11 de la Loi du

21 avril 1898 et des articles 1382 et suivants du Code Civil.

Dans le système de M. Générat, l'armateur supportant, comme l'industriel, les charges du risque professionnel, était dispensé de toute participation à la Caisse de Prévoyance.

Celle-ci devait être désormais alimentée :

1° Par un prélèvement de moitié sur les primes accordées à la Marine marchande ;

2° Par une retenue sur les salaires des marins inscrits ou non inscrits. Cette retenue devait être proportionnelle au risque couru par chaque catégorie de marins.

M. Générat avait également envisagé la situation des petits patrons propriétaires, et il proposait que ceux-ci pussent échapper à la charge, bien lourde pour eux, de la Loi du 9 avril 1898, en affiliant les hommes qu'ils occupaient à une Société de Secours Mutuels.

Projet de l'amiral Besson (1). — Comme M. Générat, l'amiral Besson faisait la distinction entre les accidents provenant des *risques ordinaires de la navigation*, et ceux provenant des *risques nautiques*.

Toujours, comme M. Générat, il était d'avis de laisser à l'armateur le soin de s'assurer contre les premiers et chargeait l'Etat d'assurer les marins pour le second.

Mais où son système différait de celui de M. Générat, c'était qu'il proposait de maintenir les indemnités fixées

(1) Alors Commandant de la Marine à Marseille.

par la Loi du 21 avril 1898 que cet accident fût dû au risque professionnel ou à un cas de force majeure.

Comme l'industriel, l'armateur pouvait donc ou garder à sa charge les conséquences du risque professionnel ou s'assurer contre ces conséquences à une Société d'assurances privée.

L'Etat était chargé de servir aux victimes d'accidents dus à des cas de force majeure les indemnités prévues par la loi du 21 avril 1898. Le marin versait une cotisation proportionnelle au risque couru, obligatoire pour la navigation dangereuse, et facultative pour celle en eaux abritées. L'Etat versait une somme égale à celle du montant des cotisations et comblait le déficit s'il s'en produisait.

Les marins naviguant en eaux abritées et qui préféraient ne pas s'assurer n'avaient droit aux indemnités prévues par la Loi du 21 avril, que pour les maladies et accidents dont le risque était supporté par l'armateur. Au contraire, ceux qui étaient assurés touchaient, pendant quatre mois le paiement de leur loyer et les frais de maladie, et pendant les huit mois suivants les deux tiers de leur solde. En cas d'incapacité temporaire, ils obtenaient la moitié de leur solde pendant toute la durée de l'incapacité de travail. En cas de mort, les ayants droit recevaient les indemnités qui auraient été allouées à la victime si celle-ci avait vécu.

L'amiral Besson proposait en outre :

1° D'abroger l'article 10 de la Loi du 21 avril 1898, qui interdisait le cumul et l'article 13 qui supprimait la pension en cas de nouvel embarquement ;

2° D'exonérer l'armateur des articles 262 et suivants du Code de Commerce ;

3° De porter de deux à six mois le délai de déclaration des accidents.

En ce qui concerne les non inscrits, le projet proposait deux solutions :

1° Ou les assimiler aux inscrits en les faisant bénéficier des mêmes secours et indemnités, mais en les astreignant aux mêmes taxes ;

2° Ou les soumettre au droit commun, en exigeant d'eux le paiement d'une cotisation de 1,50 % de leurs salaires, à titre de patente, pour avoir droit à l'exploitation de la mer qui, en principe, appartient aux inscrits.

3° *Système à option.* — D'autres projets faisaient dépendre l'application de l'une ou de l'autre des deux lois des 9 et 21 avril 1898, non plus de la nature des risques, mais du choix des intéressés.

Ce système, dit « à option » a été particulièrement étudié dans une étude de MM. Deléarde et Renard (1).

D'après ce système, chaque armateur resterait en principe soumis à la Loi du 21 avril 1898 et aux articles 216, 262 et suivants du Code de Commerce, mais il pourrait s'y soustraire par la déclaration formelle, et du reste révocable, qu'il entend être astreint aux obligations de la Loi du 9 avril 1898.

« Le régime de la Loi du 9 avril 1898 serait ainsi un régime de faveur que le grand armement pourrait

(1) *Bulletin des accidents du travail*, 1904, N° 1, p. 100 et suiv.

bienveillamment adopter en faveur de son personnel, mais que, à raison des charges qu'il entraîne, on n'imposerait pas au petit armement ; par contre, les personnes bénéficiant de la Loi du 9 avril 1898, ne pouvant se prévaloir, d'après un principe général, à raison des accidents dont elles sont victimes, d'aucunes dispositions autres que celles de cette loi, l'armateur qui y affilierait ses ouvriers devrait échapper à la responsabilité du droit commun et n'aurait plus de versements à faire à la Caisse de Prévoyance ».

MM. Deléarde et Renard faisaient remarquer que ce système devait imposer des modifications à l'organisation de la Caisse de Prévoyance.

Les ressources de cette Caisse devraient être les suivantes :

1° Les cotisations des participants, mais réduites à un prélèvement minime sur les salaires des marins inscrits ou non inscrits ;

2° Les versements des armateurs qui n'auraient pas opté pour la Loi du 9 avril ; les cotisations des inscrits étant réduites, les versements des armateurs seraient majorés, mais très légèrement à raison de l'état précaire de l'armement ;

3° Un prélèvement sur les primes à la marine marchande.

MM. Deléarde et Renard étaient encore d'avis :

1° d'exonérer les petits patrons propriétaires montant eux-mêmes leurs bateaux, de toute taxe ;

2° De majorer d'un tiers les secours ou pensions pré-

vus par la Loi du 21 avril en cas de décès ou d'infirmités.

La Caisse de Prévoyance supporterait désormais :

1° Les indemnités consécutives à des accidents ayant leur cause dans des cas fortuits, mais la dépense résultant du service de ces indemnités serait uniquement réglée à l'aide des fonds provenant des prélèvements opérés sur les primes à la Marine marchande ;

2° Les indemnités servies à la suite de maladies ou accidents professionnels.

Mais la Caisse laisserait à la charge des armateurs les indemnités mises à leur charge par les articles 262 et suivants du Code de Commerce, ainsi que la responsabilité du droit commun (article 1382 et suivants du Code Civil).

Quant à la Loi du 9 avril 1898, pour être applicable aux marins que leurs patrons voudraient bien en faire bénéficier, il était indispensable, disaient MM. Deléarde et Renard, de lui faire subir certaines modifications « moins dans son principe que dans les détails de son fonctionnement ».

Ils proposaient :

1° D'exclure du bénéfice de cette loi les accidents dus à l'« acte de Dieu », à une tempête, un naufrage, etc... et de laisser ces accidents à la charge de la Caisse de Prévoyance qui, en effectuerait le règlement, grâce aux fonds provenant des prélèvements effectués sur les primes à la Marine Marchande (1) ;

(1) Nous ferons observer que cette modification ne paraissait pas s'imposer, la Loi du 9 avril 1898 ne s'appliquant pas aux accidents résultant du cas de force majeure.

2° De réglementer les détails de l'hospitalisation des marins à l'étranger ;

3° De remplacer la déclaration à la Mairie par une mention sur les livres du bord ;

4° De charger le capitaine de procéder à l'enquête que la Loi du 9 avril a confiée au Juge de Paix ;

5° De donner compétence au Tribunal Civil du port d'attache et en cas d'urgence au Président de ce Tribunal, à l'effet de fixer le salaire de base, le taux de la réduction de capacité professionnelle consécutive à l'accident, le chiffre de la rente, etc...

6° D'établir le salaire annuel d'après les rôles de l'équipage ;

7° Le patron pourrait charger la Caisse des Retraites du soin de servir la rente en versant le capital constitutif des dites rentes calculé conformément au barème de ladite Caisse.

MM. Deléarde et Renard terminaient en disant :

« Tel serait le jeu de la Loi du 9 avril 1898, vis-à-vis des marins dans le système à *option* ».

« Au milieu de toutes ces propositions dont il serait désirable de tirer une formule satisfaisante, permettant d'aboutir au mieux des vœux de tous, à une solution acceptable, les Commissions parlementaires et extra-parlementaires auront à faire un choix que la complexité du sujet et la diversité des connaissances exigées rendent malaisé (1). »

Un système mixte à *option*, analogue à celui exposé

(1) V. *Journal officiel*, 1901, annexe N° 2447.

par MM. Deléarde et Renard fut également présenté par le Ministre du Commerce à la Commission parlementaire chargée d'examiner les propositions de modifications à apporter à la Loi du 21 avril 1898. Il fut écarté par la Commission.

C) *Projets écartant le principe de la Caisse de Prévoyance.* — 1° *Projet Carnaud* (1). — M. Carnaud faisait observer que la Loi du 9 avril 1898 avait été acceptée sans protestation, qu'au contraire, celle du 21 avril était mauvaise, puisqu'elle avait mécontenté tout le monde. Il ajoutait qu'il était souverainement injuste de faire bénéficier l'ouvrier industriel d'un régime plus avantageux que le marin.

Le 18 juin 1901, il exposa à la Chambre les motifs de sa proposition dans les termes suivants :

« Une Loi portant création d'une Caisse de Prévoyance entre les marins français, contre les risques des accidents de leur profession, a été votée le 18 avril 1898. Cette Loi repose sur des principes diamétralement opposés à ceux qui ont été consacrés par la Chambre, sur la proposition de la Commission de Prévoyance sociale, dans la loi générale sur les accidents.

« En prenant le même cas, celui, par exemple, d'un accident entraînant une incapacité permanente totale, pour un ouvrier ou un marin gagnant 1.200 francs par an, on verra, qu'en raison des deux principes opposés, le premier recevra 800 francs de pension, le second 204 seulement, et, de plus le marin aura versé pour

(1) *Bulletin des Accidents du Travail* ci-dessus, cité p. 112.

s'assurer en cas d'accident, et l'ouvrier aura été dispensé de tout versement.

« Il est temps de remédier à une aussi flagrante injustice et de traiter également des travailleurs également dignes d'intérêt. C'est pourquoi nous vous soumettons le projet de loi suivant :

Article unique. — « Les principes de la Loi générale sur les accidents seront appliqués aux marins ou navigateurs de commerce et aux pêcheurs ».

Le projet Carnaud fut renvoyé à la Commission d'Assurance et de Prévoyance.

M. Carnaud avait parfaitement raison lorsqu'il faisait observer que la Loi du 21 avril 1898, votée avec tant de précipitation reposait sur des principes diamétralement opposés à ceux qui, après une longue étude et de longues discussions avaient été consacrés par la Chambre, sur la proposition de la Commission de Prévoyance sociale.

En votant la Loi du 9 avril 1898, la Chambre avait en effet, consacré le principe de l'assurance facultative et de l'exploitation de l'assurance par des Sociétés privées, sous le simple contrôle de l'Etat.

En votant, quelques jours après, la Loi du 21 avril, la Chambre s'était déjugée en décidant l'application des principes opposés : l'assurance obligatoire et le monopole de l'assurance au profit d'une Caisse gérée par l'Etat.

Son argumentation était également fondée, lorsqu'il faisait observer que la Loi du 9 avril 1898, avait été bien accueillie dans les milieux ouvriers, alors qu'au

contraire celle du 21 avril avait été, dès son application, l'objet de protestations unanimes. C'est également avec raison qu'il faisait observer qu'il était souverainement injuste qu'un marin devenu, à la suite d'un accident, incapable de se livrer à tout travail, touchât une pension quatre fois moindre que celle accordée à l'ouvrier industriel, gagnant le même salaire que ce marin et atteint d'incapacité permanente absolue à la suite d'un accident du travail.

Mais M. Carnaud ne tenait peut-être pas tout à fait assez compte des conditions spéciales de la navigation, lorsqu'il proposait d'appliquer aux marins la Loi du 9 avril 1898, sans aucune modification.

2° *Système de M. Vieljeux.* — On ne saurait faire le même reproche au système exposé si clairement par M. Vieljeux dans son étude intitulée : « Une loi à refaire » (1).

Ce système, tout en procédant de la même idée que celui de M. Carnaud, en différait en ce qu'il proposait d'apporter à la Loi du 9 avril 1898, certaines modifications destinées à en rendre l'application plus facile à la navigation maritime.

Ces modifications étaient du reste si importantes que c'était une loi presque entièrement nouvelle, que M. Vieljeux demandait à la Chambre de voter.

Cette Loi devait, d'après son auteur, remplir trois conditions nouvelles :

(1) Une loi à refaire. M. Léonce Vieljeux. Masson, éditeur, La Rochelle, 1901.

1° Son véritable but, sa seule raison d'être, était d'assurer, dans une mesure suffisante, la vie matérielle du marin, victime des risques de sa profession, ainsi que celle de ses avants droit, au cas où ces risques entraîneraient la mort de ce marin ;

2° Elle devait tenir compte à la fois, et du genre particulier des risques maritimes, qui diffèrent profondément des risques industriels, et du fait que l'industrie maritime est constamment exposée à la concurrence internationale, et que le développement de cette industrie est indispensable pour le bien-être de la nation tout entière ;

3° Enfin, il était indispensable que cette loi nouvelle fût rédigée de manière à n'exposer les armateurs et marins à aucune surprise et à éviter toute contestation et tous procès entre eux.

« Or, faisait observer M. Vieljeux, la Loi du 21 avril 1898 ne remplit aucune de ces conditions ».

L'auteur la comparait à celle du 9 avril :

La Loi du 21 avril, disait M. Vieljeux, « abandonne à la charité publique le marin qu'un accident a privé de ses moyens d'existence ». Celle du 9 avril, au contraire, « malgré ses lacunes et ses imperfections, n'en constitue pas moins un énorme progrès social ».

Cette Loi du 9 avril 1898 est basée sur l'idée du « risque professionnel », d'après laquelle le patron doit, non seulement faire vivre ses ouvriers, mais encore le garantir, lui et les siens, contre les conséquences des accidents dont cet ouvrier peut être victime à son service, au cours et à l'occasion de son travail.

M. Vieljeux faisait observer que l'obligation mise par la Loi du 9 avril 1898 à la charge du patron retombait nécessairement sur la Société.

« ...la loi a mis tous les risques à la charge du patron. Celui-ci, au début, a couvert ces risques, en prélevant sur ses bénéfices, une somme qu'il a versée à des Compagnies d'assurances, puis, les premières agitations passées, le calme est revenu et c'est finalement le consommateur, c'est-à-dire la Société, qui a supporté cette augmentation de frais généraux dont l'industriel fait simplement l'avance. De la sorte, tout le monde concourt à une amélioration sociale qu'on peut même s'étonner de n'avoir pas pu réaliser plus tôt ».

La Loi du 21 avril, au contraire, faisait observer M. Vieljeux, a eu des conséquences diamétralement opposées. Elle a transformé l'Etat en Compagnie d'Assurances, et l'a chargé de percevoir une contribution des marins et des armateurs. De sorte que le législateur est allé à l'encontre du but qu'il se proposait en votant cette loi d'exception, et qu'il n'a fait qu'augmenter les charges des employeurs et des salariés dans une industrie qu'il voulait protéger d'une façon toute spéciale.

Pour terminer la critique entreprise, M. Vieljeux signalait « le manque absolu de précision de la Loi du 21 avril, qui laisse la porte ouverte aux discussions et aux procès ».

Il faisait également observer combien était digne de pitié le sort des marins non inscrits « dont la loi, disait-il, semble avoir oublié l'existence ».

Après avoir indiqué quelles étaient les qualités nécessaires à la loi nouvelle, et qui faisaient défaut à la Loi du 21 avril 1898, M. Vieljeux proposait de dispenser le marin, comme l'ouvrier industriel, de toute participation aux charges du risque professionnel. Il reconnaissait cependant qu'il convenait de tenir compte de l'état précaire de la marine marchande française et de son infériorité vis-à-vis des marines étrangères. Il concluait de la façon suivante :

« Il faut que la loi nouvelle règle définitivement le sort de tous ceux qui, à un titre quelconque, concourent aux différents services du bord, qu'ils soient inscrits maritimes ou non. Il faut qu'elle seule puisse être invoquée, et que, par conséquent, elle soit assez complète pour permettre d'abroger les articles du Code de Commerce et du Code Civil, qui entrent aujourd'hui en ligne de compte. Il reste maintenant à examiner à qui incombent les charges, puisque c'est là surtout que des divergences nombreuses sont apparues.

« La logique, comme la plus élémentaire équité, veulent que le marin soit, comme l'ouvrier, dispensé de tout versement. Sur ce point, la discussion ne paraît pas possible. C'est donc ailleurs qu'il faut chercher les ressources.

« En raison de la situation privilégiée des marines marchandes étrangères, et en considération du caractère spécial des risques courus, les charges devraient être supportées, en partie au moins par l'Etat. Cette situation cesserait le jour où, une prime ou une compensation d'armement permettrait de laisser tous les

risques à la charge du navire français, sans le mettre en situation d'infériorité avec ses concurrents d'autres nationalités.

« Il y aurait lieu d'établir en même temps un traitement de faveur pour certains cas particuliers concernant plus spécialement la petite pêche, le pilotage et le bornage, comme d'ailleurs l'avait prévu la Loi du 21 avril 1898.

« Basée sur ces principes généraux, la Loi nouvelle pourrait dès lors revêtir la forme suivante ».

(Suivait le projet de loi proposé par M. Vieljeux et dont nous ferons une analyse succincte.)

Ce projet comprenait quatre parties :

Sous le *Titre I*, M. Vieljeux fixait la nature et le mode de calcul des indemnités à accorder aux marins en cas de maladies ou d'accidents ;

Le *Titre II* du projet était consacré à l'étude des garanties à établir pour garantir le paiement de ces indemnités ;

Le *Titre III* fixait les formalités auxquelles on devait procéder à la suite des accidents : déclaration, enquête, etc....

Enfin, le *Titre IV*, réglait les questions de compétence et de procédure.

Titre I. Indemnités. — L'article 1^{er} reproduisait à peu de choses près l'article 262 du Code de Commerce et mettait à la charge de l'armateur les frais de traitement, pansement et rapatriement du marin malade ou blessé.

L'article 2 établissait une distinction parfaitement fondée entre la maladie et l'accident.

Il déclarait qu'en cas de maladie, le marin aurait droit à une indemnité journalière égale à la moitié de son salaire, mais qui ne pourrait être servie que pendant un maximum de trois mois. Au contraire, le marin victime d'un accident aurait droit au paiement de ce demi-salaire jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la consolidation de sa blessure, c'est-à-dire jusqu'au jour où l'état de ce marin ne soit plus susceptible d'amélioration, et à partir duquel il resterait atteint d'incapacité permanente, partielle ou absolue.

Les indemnités prévues étaient les suivantes :

1° En cas d'incapacité temporaire : une indemnité journalière égale à la moitié du salaire journalier touché au moment de l'accident ;

2° En cas d'infirmité permanente totale : une rente annuelle et viagère égale aux deux tiers de son salaire annuel ;

3° En cas d'incapacité permanente, partielle : une rente annuelle et viagère égale aux deux tiers de la réduction que l'infirmité consécutive à l'accident avait fait subir au salaire de la victime ;

4° En cas de mort :

a) *A la veuve non divorcée, ni séparée de corps* ; une rente annuelle et viagère de 20 % du salaire annuel du défunt, à condition que le mariage fût antérieur à l'accident.

Si cette veuve se remariait, elle recevait à titre d'in-

demnité définitive le montant de trois arrérages de rente ;

b) *Aux orphelins*, une rente variant avec le nombre des enfants et plus ou moins élevée suivant que les enfants étaient orphelins de père et de mère, ou de mère seulement.

Ces rentes étaient payables jusqu'à l'âge de 16 ans ;

c) *Aux ascendants ou descendants* : une rente de 10 % du salaire annuel de la victime à chacun, sans que le total puisse excéder 30 %, mais seulement à la double condition que ceux-ci établissent qu'ils étaient à la charge de la victime, que celle-ci ne laisse ni conjoint, non divorcé ou séparé de corps, ni enfants.

Comme dans la Loi du 9 avril 1898 :

1° Si le marin avait intentionnellement provoqué l'accident, il était déchu de tous ses droits ;

2° La faute inexcusable permettait au juge de diminuer ou d'augmenter le taux de la rente, suivant qu'elle avait été commise par l'ouvrier ou par le patron.

L'article 7 déclarait que le marin de nationalité étrangère embarqué sur un navire français recevrait à titre d'indemnité définitive un capital égal à cinq fois le montant de la rente annuelle et viagère à laquelle il aurait eu droit s'il avait été Français.

L'article 8 indiquait le mode de calcul du salaire annuel destiné à servir de base au calcul des indemnités prévues. Ce salaire devait être celui résultant des rôles d'équipage, augmenté d'une somme de 500 francs représentant les rétributions en nature allouées aux marins.

Enfin, l'article 10 du projet était analogue à l'article 7 de la Loi du 9 avril 1898, et autorisait la victime ou à son défaut l'armateur, l'assureur ou le Fonds de Garantie, à réclamer réparation du préjudice causé à l'auteur responsable d'un accident, conformément aux règles du droit commun.

Titre II. Garanties. — L'auteur établit une distinction entre :

1° *Les indemnités temporaires*, c'est-à-dire non seulement les allocations journalières, mais encore les frais funéraires, les frais de rapatriement, de pansement et de traitement ;

2° *Les indemnités permanentes*, c'est-à-dire rentes et pensions. Il proposait de mettre immédiatement les premières à la charge des armateurs et de charger provisoirement l'Etat de servir les secondes, en attendant qu'une prime de compensation permette aux armateurs d'en assurer eux-mêmes les charges (article II).

M. Vieljeux demandait que les petits patrons, propriétaires montant eux-mêmes des bateaux armés pour la petite pêche, le pilotage et le bornage, fussent exempts de ces charges.

Comme la Loi du 9 avril 1898, les articles 14 et 15 du projet de M. Vieljeux préoyaient la constitution d'un fonds spécial de garantie qui annexé à la Caisse Nationale des Retraites, serait chargé du service des rentes et pensions au cas où l'armateur de la Société d'Assurances privée qui le garantissait deviendrait insolvable.

Ce fonds de garantie serait constitué :

1° Par les prélèvements sur les taxes et droits payés par les armateurs ;

2° De retenues sur les primes allouées à la Marine Marchande si cela était nécessaire.

L'article 16 décidait que la Caisse Nationale des Retraites qui effectuait le service d'une rente ou pension conservait un recours contre l'armateur non assuré et devenu insolvable, pour le compte de qui elle avait dû verser des indemnités, mises par la Loi à la charge de cet armateur. Si, au contraire, l'armateur était assuré, la Caisse Nationale des Retraites n'avait plus aucun recours contre lui, mais elle jouissait pour rentrer dans ses avances du privilège prévu par l'article 2.102 du Code Civil sur l'indemnité due par l'assureur à la victime.

M. Vieljeux demandait enfin que le montant des réserves et cautionnements imposés par la Loi aux Compagnies anonymes et aux Sociétés Mutuelles d'assurance contre les Accidents du Travail, fut affecté, par privilège, au paiement des rentes, pensions et indemnités diverses.

Titre III. Déclaration et enquête. — Cette partie du projet de M. Vieljeux se contentait de reproduire les dispositions édictées en cette matière par la Loi du 21 avril 1898.

Titre IV. Compétence et procédure. — M. Vieljeux proposait de charger les Commissaires de Marine en France, et les Consuls à l'étranger, de toutes les attributions confiées aux Juges de Paix par la Loi du 9 avril 1898. Ces magistrats seraient donc compétents en der-

nier ressort pour toutes les contestations relatives aux frais funéraires, frais médicaux et pharmaceutiques, et indemnités temporaires.

Enfin, comme la Loi du 9 avril 1898, le projet de M. Vieljeux contenait un dernier article qui décidait :

Que les marins inscrits ou non inscrits, embarqués ou employés à bord d'un navire ne pouvaient se prévaloir de dispositions autres que celles dudit projet.

Que toutes dispositions contraires étaient abrogées et toutes conventions contraires nulles de plein droit.

De tous les projets ou propositions de Loi que nous avons étudiés, nés au lendemain de l'application de la Loi du 21 avril, et à la suite des protestations auxquelles avait donné lieu cette application, celle de M. Vieljeux nous paraît de beaucoup la plus rationnelle.

Nous croyons même qu'aujourd'hui, en y apportant seulement quelques légères retouches et modifications, il serait possible d'obtenir une loi sinon parfaite, mais qui donnerait tout au moins satisfaction à tout le monde, en sauvegardant les principes de liberté violés par la Loi du 21 avril 1898.

Il convient tout d'abord de faire justice des reproches et des objections qu'on a pu adresser à ce projet.

On a fait grief à M. Vieljeux d'avoir écrit :

« La loi n'a qu'un but : prévoir et assurer l'avenir du marin blessé dans son travail, tout le reste de la loi consiste dans les voies et moyens pour arriver à ce but et doit nécessairement passer en second plan ».

Certainement, ont dit certains critiques, le but essen-

tiel de la loi doit être d'assurer l'avenir du marin, mais les moyens à employer ont une grande importance, et il faut éviter d'imposer à l'armement des obligations susceptibles d'entraîner sa ruine.

Or, nous avons eu l'occasion de voir plus haut qu'après une certaine période de mise en train, le système adopté pour l'industrie par la Loi du 9 avril 1898, qui avait inspiré tout d'abord aux patrons de lourds sacrifices, a fini par aboutir à un état d'équilibre, dans lequel la charge du risque professionnel retombe sur les consommateurs, c'est-à-dire sur la Société tout entière. Le même système appliqué à l'armement aurait semble-t-il le même résultat et, durant la période transitoire, les compensations d'armement, prévues par M. Vieljeux, seraient venues en aide à l'armement pour lui permettre d'atteindre l'état d'équilibre dont nous venons de parler.

On ne saurait objecter à cet argument que la situation n'est pas la même pour les diverses industries et pour celle de l'armement, celle-ci ayant toujours à compter avec la concurrence acharnée qui lui est faite par les marines marchandes des autres nations. Il en est, en effet, de même pour la plupart de nos industries qui ont toujours à redouter de voir leurs débouchés confisqués au profit des produits étrangers.

Le second reproche formulé contre le projet de M. Vieljeux est de ne tenir aucun compte des règles du Code de Commerce, autres que celles relatives au traitement et au rapatriement des marins malades ou bles-

sés. On a notamment fait grief à ce projet d'avoir fait bon marché du droit d'abandon.

Cette suppression serait-elle vraiment un mal ? Nous ne le croyons pas : « La faculté d'abandon nuit au développement de notre marine en restreignant son crédit, alors qu'elle a un grand besoin de capitaux » (1).

Les critiques adressées au projet de M. Vieljeux ne sont donc pas fondées et c'est à bon droit qu'on peut s'étonner de voir que le législateur a repoussé ce projet pour consacrer à nouveau les principes posés par la Loi du 21 avril 1898.

(1) MM. Lyon-Caen et Renault, 1885. Tome II, p. 58.

II. — LOI DU 29 DÉCEMBRE 1905

Cette loi a en effet de nouveau consacré les principes fondamentaux de la Loi du 21 avril 1898 :

- 1° Assurance obligatoire ;
- 2° Monopole de l'assurance au profit de l'Etat ;
- 3° Partage des charges.

C'est en effet au projet Brisson-Lebail (1) qui n'était lui-même qu'une modification du projet de M. Durassier que le Parlement donna la préférence.

La Chambre votait en effet, le 14 décembre 1905 (2) et le Sénat le 16 décembre (3) la loi qui devait être promulguée le 29 décembre 1905 (4).

Cette loi laissait subsister la plupart des principes posées par la Loi du 21 avril 1898 et qui avaient fait l'objet de protestations si unanimes et si véhémentes au lendemain de son application.

Elle se contentait d'accorder partiellement satisfaction aux protestataires en faisant subir à la Loi du 21 avril certaines modifications indispensables.

(1) *Journal Officiel*, 2^e séance du 4 décembre 1903.

(2) *Journal Officiel*, du 15 décembre 1905.

(3) *Journal Officiel* du 17 décembre 1905.

(4) *Journal Officiel* du 30 décembre 1905.

Nous étudierons successivement :

- 1^o La nature de la Caisse de Prévoyance ;
- 2^o Les bénéficiaires des indemnités prévue par la Loi ;
- 3^o Les ressources de la Caisse ;
- 4^o Les indemnités prévues par la Loi ;
- 5^o Les responsabilités ;
- 6^o Le système financier adopté par le législateur ;
- 7^o La gestion et l'administration de la Caisse.

CHAPITRE PREMIER

NATURE DE LA CAISSE

L'article 1^{er} de la Loi du 29 décembre 1905 s'exprime ainsi : « *Il est créé au profit des marins français une Caisse Nationale de Prévoyance contre les risques et accidents de leur profession, annexée à la Caisse des Invalides de la Marine, mais ayant une existence indépendante* ».

Quel est le caractère de cette Caisse ? La Caisse Nationale de Prévoyance est une Caisse Mutuelle d'Assurance entre les marins, recevant des subventions du patron et de l'Etat et gérée par ce dernier.

Nombreux avaient été ceux qui voulaient la participation commune pour ne laisser subsister que la contribution patronale :

Le Ministre du Commerce, suivant en cela les idées de M. Générat et de l'Amiral Besson, avait proposé, lors de la discussion du projet de 1905, de distinguer les

accidents professionnels des accidents nautiques, d'appliquer aux premiers la Loi du 9 avril 1898, entraînant la responsabilité entière et personnelle du patron, et de réserver aux seconds l'assurance mutuelle et subventionnée établie par la Loi du 21 avril.

Le Parlement se rallia cependant au projet du Ministre de la Marine, qui maintenait, en l'améliorant un peu, une Caisse Mutuelle de Prévoyance, en faveur des marins victimes de risques de leur profession.

Les partisans de l'assurance facultative avaient été également nombreux et beaucoup attribuaient l'impopularité de la Loi du 21 avril à son caractère obligatoire. Ils demandaient à l'Etat de renoncer à un interventionnisme excessif et faisaient observer que comme tout ce qui est imposé, l'assurance obligatoire est forcément impopulaire et odieuse. Ils ajoutaient au contraire que l'assurance libre s'était toujours développée et imposée d'elle-même dans toutes les autres branches, et qu'il n'y avait pas de raison pour qu'il ne soit pas de même dans la branche « Accidents Maritimes ».

A cette argumentation, le rapporteur de la Loi répondait :

« L'intérêt n'est pas un mobile suffisant pour déterminer les hommes à s'assurer. Combien de gens déplorent chaque jour de n'avoir pas voulu s'astreindre au paiement d'une prime d'assurance ! Et combien plus terribles seraient les ruines qui, faute de précaution, résulteraient des sinistres maritimes ! Et

si l'armateur désire, comme il en a le droit, conserver tous les risques à sa charge, qui garantira la victime contre son insolvabilité ?

« Vous nous direz peut-être que l'assurance obligatoire est écrasante pour le patronat, que c'est une atteinte à la liberté qui constitue un acte de socialisme d'Etat. Nous vous répondrons d'abord qu'en l'espèce l'atténuation des responsabilités de l'armateur apportée par la loi de 1905 compense amplement la participation de la Caisse de Prévoyance. Quant à l'atteinte portée à la liberté, nous vous dirons avec M. Bodiker que « l'obligation imposée n'est le plus souvent qu'une douce violence et que, si elle nous fait perdre quelques parcelles de liberté, elle nous fait gagner la force, le développement, et la richesse de la nature » (1).

« Enfin, en admettant que le principe de l'obligation soit contestable, quand il s'agit d'accidents terrestres, il devient une nécessité quand il s'agit d'accidents maritimes, dont les risques exceptionnels permettent d'exiger de la Loi une protection plus sérieuse et plus efficace que pour les autres.

« Si le marin se distingue par son insouciance du péril, son imprévoyance est également notoire, et la liberté qui lui serait laissée dégénérerait bientôt en abstention de sa part et aboutirait finalement à la

(1) M. Bellom. Etude sur les Assurances ouvrières devant le Congrès de Vienne.

Bulletin du Comité permanent des accidents du travail, nov.-déc. 1905, p. 635 et suiv.

suppression pure et simple de la Caisse de Prévoyance ».

Ce fut la thèse du rapporteur qui l'emporta et l'assurance fut déclarée obligatoire. Le Parlement décida en effet :

1° Que tous les inscrits et les non inscrits embarqués sur des bâtiments français feraient *obligatoirement* partie de la Caisse de Prévoyance (article 1) ;

2° Que les armateurs et propriétaires de bateaux seraient *assujettis, astreints* au versement d'une taxe au profit de cette Caisse.

Bien qu'annexée à la Caisse des Invalides, la Caisse de Prévoyance s'en distingue non seulement par son but, mais par la nature même de son organisation.

La Caisse des Invalides est une véritable institution d'Etat, dont l'organisation et le fonctionnement sont intimement liés au régime de l'inscription maritime. Les indemnités qu'elle sert aux intéressés, sous la forme d'une pension de retraite, ne sont qu'une sorte de compensation aux charges de l'inscription.

Au contraire, la Caisse de Prévoyance est une institution d'Assurances mutuelles, gérée par l'Etat. Les indemnités qu'elle sert ne sont pas des pensions de retraites, et depuis 1905 son but est de protéger les marins victimes de risques de leur profession. Ces indemnités ne constituent pas une compensation aux charges de l'inscription maritime, puisque depuis la Loi du 29 décembre 1905, elles profitent aussi bien aux marins non inscrits qu'aux inscrits maritimes.

La Caisse de Prévoyance a un patrimoine absolu-

ment indépendant de celui de la Caisse des Invalides et de ceux des armateurs et des marins ; elle a même une sorte de personnalité puisqu'elle peut :

1^o Recevoir à titre gratuit, en vertu de l'article 2 de la Loi ;

2^o Ester en justice, en vertu de l'article 11.

Aussi le rapporteur de 1898 avait-il pu dire en parlant de la Caisse des Invalides et de la Caisse de Prévoyance :

« Chacune de ces Caisses aura sa vie propre, son budget et son patrimoine à part ; elles n'auront vis-à-vis l'une de l'autre, d'autre lien que la communauté de l'œuvre d'assistance aux gens de mer, à laquelle elles coopéreront au moyen de ressources d'origines différentes ».

De tout ce qui précède il résulte que la Caisse de Prévoyance est : une institution d'assurances mutuelles obligatoire et dont la gestion est monopolisée au profit de l'Etat.

CHAPITRE II

BÉNÉFICIAIRES DES INDEMNITÉS PRÉVUES PAR LA LOI

La Loi du 21 avril 1898, bien qu'intitulée « Loi portant création d'une Caisse Nationale de Prévoyance entre les Marins Français », avait réservé le bénéfice des indemnités qu'elle avait créées aux inscrits maritimes à partir de l'âge de 10 ans.

Nous avons vu que cette distinction entre le marin non inscrit et l'inscrit maritime était aussi peu rationnelle qu'équitable lorsqu'il s'agissait de les garantir contre des risques auxquels ils étaient tous également exposés, et qu'elle avait soulevé des protestations unanimes.

La loi du 20 décembre 1905 a accordé satisfaction sur ce point à la fois aux inscrits, aux non inscrits et aux armateurs.

L'article 1^{er} de cette loi, après avoir décidé la création, « au profit des marins français, d'une Caisse Nationale de Prévoyance contre les risques et accidents de leur profession », déclare en effet que « font obli-

gatoirement et exclusivement partie de cet établissement tous les inscrits maritimes à partir de l'âge de dix ans, *ainsi que le personnel non inscrit embarqué sur tous les bâtiments de mer français, autres que les navires de guerre ou ceux affectés exclusivement à un service public* ».

Le personnel non inscrit si nombreux à bord de certains bâtiments est donc appelé à bénéficier, en cas d'accident ou de maladie, des mêmes dispositions que le personnel inscrit, et cela est parfaitement équitable puisqu'il est exposé aux mêmes risques professionnels.

Mais le bénéfice de ces dispositions doit-il s'étendre aux marins de nationalité étrangère, embarqués sur des navires français ?

On serait tenté de le croire si l'on s'en rapportait uniquement au texte de l'article 1^{er}.

Mais si l'on considère d'une part que la Loi de 1905 parle d'une Caisse Nationale, d'autre part l'exposé des motifs qui a précédé le vote de la Loi, on doit conclure que la Loi ne s'applique qu'au personnel français et laisse de côté les étrangers.

CHAPITRE III

RESSOURCES DE LA CAISSE

L'article 2 de la Loi en énumère sept, ce sont :

1° La taxe des propriétaires ou armateurs de navires ou bateaux ;

2° La cotisation des participants ;

3° Les dons et legs des particuliers et les subsides éventuels des départements, des communes, des établissements publics et des associations ;

4° La subvention accordée sur les fonds provenant de la retenue de 6 o/o sur les primes à la marine marchande ;

5° Une retenue effectuée sur les marchés à passer sur les dépenses du matériel de la marine ;

6° Les intérêts des capitaux de la Caisse ;

7° Des avances de l'Etat, en cas de besoin.

Nous allons étudier rapidement les caractères de chacune des sources de revenus énumérées par cet article 2.

1° *Taxe des propriétaires ou armateurs de navires ou*

bateaux. — L'article 4 de la Loi exonère de cette taxe les patrons propriétaires de bateaux se livrant à la pêche, au pilotage ou au bornage et montant eux-mêmes les dits bateaux.

Elle étend cette faveur aux veuves de ces patrons et aux orphelins, tant que le plus jeune n'a point atteint l'âge de 16 ans.

Le même article astreint les propriétaires ou armateurs de bateaux armés à la part à une taxe égale à celle qu'ils sont obligés de verser à la Caisse des Invalides, en conformité de l'article 6 de la Loi du 11 avril 1881.

Sur ce point l'article 4 manque un peu de précision. La loi du 11 avril 1881 fait en effet une distinction entre les marins engagés à la part pour le bornage et le pilotage en mer, et les marins engagés à la part pour la petite pêche au poisson frais et le pilotage en rivière.

Les premiers doivent payer par mois à la Caisse des Invalides :

3 francs s'ils sont capitaines ou patrons; 1 fr. 50 s'ils sont officiers, mariniers ou pilotes; 1 fr. 20 s'ils sont matelots; 0 fr. 75 s'ils sont novices et 0 fr. 30 s'ils sont mousses.

Au contraire, les seconds ne versent que 1 fr. 50 s'ils appartiennent à l'une des deux premières catégories et 0 fr. 75, 0 fr. 50 ou 0 fr. 30 suivant qu'ils sont matelots, novices ou mousses.

De plus, la Loi du 11 avril 1881 n'assujettit les non inscrits à aucun versement.

Enfin cet article 4 fixe pour les autres armateurs ou propriétaires de navires ou bateaux cette taxe à 3 fr. 50 o/o des salaires payés par eux à leur équipage.

Ce n'est pas au hasard que ce chiffre de 3 fr. 50 o/o avait été choisi pour remplacer celui de 1 fr. 50 o/o prévu par la Loi du 21 avril 1898.

Ce chiffre avait été calculé comme nécessaire pour permettre à la Caisse de Prévoyance de remplir ses obligations, en tenant compte : d'une part, de la diminution des ressources (abstraction faite des apports des armateurs), d'autre part de l'augmentation des charges créées par la Loi du 29 décembre 1905.

Le taux de la taxe des armateurs n'a du reste rien d'immuable, et s'il ne peut plus, comme lors de la Loi du 21 avril 1898, être augmenté, il est néanmoins susceptible de diminution. L'article 14 décide en effet que :

« Dans le cas où par suite de l'élévation du fonds de réserve, la situation économique et la prospérité assurée de la Caisse de Prévoyance le permettraient, les cotisations des participants pourront être réduites, ainsi que les taxes correspondantes, dans les formes indiquées à l'article 16 ci-après », c'est-à-dire par décret rendu sur la proposition du Ministre de la Marine et du Ministre des Finances, sur avis conforme du Conseil d'Administration spécial de la Caisse de Prévoyance.

Mais, contrairement à la Loi du 21 avril 1898, celle de décembre 1905 ne prévoit pas d'augmentation possible de la taxe des armateurs.

L'exposé des motifs de la Loi de 1905 justifiait cette aggravation des charges de l'armement de la façon suivante :

« La fixation précise de la taxe de l'armateur à 3,50 o/o sera largement compensée par la suppression presque totale des risques qui lui incombent.

Et en effet, nous verrons plus loin que l'armateur :

1^o Echappe à la responsabilité du fait d'autrui ; du capitaine et de l'équipage, si redoutable parfois dans ses conséquences ;

2^o Qu'il n'est plus responsable de ses fautes personnelles, à moins qu'elles ne soient intentionnelles ou inexcusables, et cela encore sous déduction des indemnités et pensions dues par la Caisse de Prévoyance ;

3^o Qu'il est affranchi du risque des accidents professionnels se rattachant étroitement à l'industrie principale ;

4^o Enfin, il n'est plus responsable des accidents des non inscrits, puisque ceux-ci font partie désormais de la Caisse ».

2^o *Cotisation des participants.* — Lors de la Loi du 21 avril 1898 on s'était posé la question de savoir si la cotisation ne devait pas être proportionnelle au risque couru :

« Le marin qui se livre à la petite pêche, disait un parlementaire, ne court pas les mêmes dangers que le pêcheur d'Islande ou de Terre-Neuve, et nous devons suivre l'exemple des assurances contre l'incendie qui appliquent à leurs clients des tarifs différents suivant

la nature de leurs constructions, le genre d'industrie qu'ils exercent, et tiennent compte de tous les éléments qui peuvent favoriser la propagation du feu ».

Les partisans de la cotisation uniforme répondaient :

1^o Qu'en voulant proportionner la cotisation au risque couru on risquait de tomber dans l'arbitraire ;

2^o Que l'injustice du versement uniforme était plus apparente que réelle « s'il est vrai disait le Ministre de la Marine, que certains marins naviguant habituellement dans les eaux abritées et ne courant, par conséquent, que peu de risques, sont traités au même taux que ceux qui pratiquent les grandes pêches de Terre-Neuve et d'Islande, lesquelles présentent de fréquents dangers, il est à remarquer que les premiers jouissent du privilège de l'Inscription maritime au même titre que leurs camarades plus exposés. Il n'est donc que légitime que, par compensation, ils soient astreints aux mêmes sacrifices ».

Si le premier de ces deux arguments a bien peu de valeur, le second est beaucoup plus fondé ; les marins pratiquant des navigations dangereuses arrivent beaucoup plus rarement que ceux naviguant en eaux abritées à remplir les conditions nécessaires pour l'obtention d'une pension d'invalidité, les cotisations que versent à la Caisse des Invalides ces deux catégories de marins sont cependant les mêmes.

La cotisation uniforme versée par les inscrits à la Caisse des Invalides, sans tenir compte des chances de survie de chacun, constituait une première injustice ;

le même principe appliqué à la Caisse de Prévoyance en constitue une seconde, mais dont les effets viennent contre-balancer ceux de la première.

La loi du 21 avril 1898 avait admis le principe de l'uniformité des cotisations. Elle avait fixé cette cotisation à 1 fr. 50 0/0 des gains et salaires, sans que toutefois cette cotisation pût dépasser 2 francs par mois pour tous les inscrits non titulaires d'un brevet de capitaine, de mécanicien, de pilote, de patron ou de maître de cabotage. Ce taux avait été réduit (1) à 1 0/0 des salaires avec minimum de 1 fr. 33 par mois pour les inscrits qui bénéficiaient auparavant de la limitation à 2 francs.

La Loi du 25 décembre 1905 distingue deux genres de navigation.

Pour la navigation au long cours, le cabotage international et la grande pêche, la cotisation est fixée à 1 0/0 des salaires et gains du personnel officier, et 0 fr. 75 0/0 de ceux du personnel non officier.

Pour tous les autres genres de navigation, les marins sont astreints au versement d'une taxe fixe et mensuelle variant de 0 fr. 10 à 0 fr. 75, suivant qu'il est mousse, novice, matelot, pilote, ou capitaine.

Cette réduction de la participation des marins aux charges de la Caisse de Prévoyance, qui devait se traduire par une moins-value de plus de 500.000 francs sur un chiffre qui s'élevait avant 1902 à près d'un million dut être compensée par une augmentation des charges de l'armement.

(1) Décret du 8 décembre 1902.

En ce qui concerne le mode de perception de la taxe, qui avait cependant soulevé de nombreuses protestations chez les inscrits, la Loi de 1905 n'innove point et son article 19 reproduit intégralement l'ancien article 26 de la Loi du 21 avril 1898 : « Le calcul des taxes et cotisations à percevoir, en conformité des articles 3 et 4, a pour base les rôles de désarmement des navires et embarcations dressés par l'Administration de la Marine ».

« La réglementation relative au recouvrement des droits dus à la Caisse des Invalides de la Marine est appliquée pour la perception des taxes et cotisations ».

Comme antérieurement, après le désarmement du navire, on calcule d'après le rôle d'équipage les loyers dus à chacun des hommes de l'équipage, et après avoir défalqué le montant des avances qui ont pu leur être consenties sur ces loyers, on opère le prélèvement des cotisations établies en faveur de la Caisse des Invalides et de la Caisse de Prévoyance et on verse le solde aux intéressés.

3° *Dons, legs et subsides.* — Comme tous les établissements publics ou d'utilité publique jouissant de la personnalité civile, l'article 2 de la loi du 29 décembre 1905 autorise la Caisse de Prévoyance à recevoir les dons, legs et subsides des départements, des communes, des établissements publics et des associations.

Mais le même article 2 apporte une dérogation au principe administratif sur la spécialité des établissements publics ou d'utilité publique. Ces établissements ne peuvent d'ordinaire être autorisés à accep-

ter les libéralités qui leur sont faites, qu'autant que ces libéralités rentrent dans les attributions des établissements bénéficiaires. En ce qui concerne la Caisse de Prévoyance, ces attributions consistent dans l'allocation des pensions et secours prévus par la loi de 1905. Le dernier paragraphe de l'article 2 décide cependant que :

Les dons, legs et subsides peuvent être acceptés, alors même qu'ils ont pour affectation spéciale la concession d'indemnités supplémentaires dans des cas déterminés ou au profit de régions expressément désignées.

4° *Subvention accordée sur les primes à la marine marchande.* — L'article 12 de la Loi du 30 janvier 1893 sur les primes à la Marine Marchande décidait qu'un prélèvement de 4 0/0 serait opéré sur le montant de ces primes est versé à la Caisse des Invalides, de la Marine, afin d'allouer des secours aux marins victimes de naufrages ou d'accidents et à leurs familles.

La loi du 21 avril 1898 vint créer une Caisse de Prévoyance destinée à servir des indemnités répondant à ce but.

Celle du 30 mars 1902, en exonérant de la taxe imposée aux armateurs par la loi du 21 avril 1898, les propriétaires et patrons montant eux-mêmes leur embarcation vint diminuer les ressources de la Caisse de Prévoyance. A la même époque fut décidée, en principe, la réduction des cotisations des inscrits,

réduction qui devait être consacrée par un décret du mois de décembre de la même année.

Afin de combler les vides créés dans la Caisse par ces nouvelles dispositions, l'article 21 de la Loi du 7 avril 1902 vint modifier comme suit la disposition de l'article 12 de la loi du 30 janvier 1893 :

Il est prélevé, sur le montant des primes à la construction, des primes à la navigation, ainsi que des compensations d'armement, une retenue de 6 % qui sera affectée, savoir : deux tiers à la Caisse de Prévoyance, en vue de diminuer la retenue imposée aux marins et de grossir les fonds de secours à distribuer aux victimes des naufrages et autres accidents et à leurs familles.....

Le paragraphe 4 de l'article 2 de la loi du 29 décembre 1905 reproduit à peu près intégralement cette disposition ; ce paragraphe s'exprime en effet de la façon suivante :

4° Par une subvention accordée sur les fonds provenant de la retenue de 6 % sur les primes de la marine marchande et fixée annuellement par le Ministre de la Marine, dans la limite des deux tiers du montant de ces fonds.

Cette source de revenus de la Caisse de Prévoyance est fort importante étant donné le chiffre des primes accordées à la Marine marchande. Le rapporteur de la Loi de 1905 ajoutait en parlant de celle du 7 avril 1902 :

« Il est vrai que cette loi n'a été votée que pour 12 ans, qu'elle ne produira par conséquent ses effets

que jusqu'en 1914 et on peut se demander si la Loi de 1914 ratifiera sur ce point celle de 1902 » (1).

Le même rapporteur faisait également allusion à un projet qui est devenu la Loi du 12 avril 1906 et a supprimé les retenues sur les primes prévues par les articles 4 et 21 de la Loi du 7 avril 1902 pour les remplacer par l'inscription au budget du Ministère de la Marine pour recevoir la même affectation de crédits égaux à 6 o/o des compensations d'armement prévues comme devant être liquidées au cours de l'exercice.

La seule modification résultant de la Loi de 1906 a donc été d'inscrire directement au budget des subventions qui ne paraissent plus supportées par l'armement, alors que la charge en incombait en réalité à l'Etat.

5° *Retenue effectuée sur les marchés pour les dépenses du matériel de la marine.* — L'édit de mars de 1713 avait établi autrefois une retenue de 3 o/o sur les dépenses du matériel et n'avait été supprimé qu'en 1882 par l'article 23 de la Loi du 29 décembre. Cette retenue de 3 o/o avait été supprimée parce qu'on avait fait observer avec juste raison qu'elle n'était autre chose qu'une contribution déguisée de l'Etat puisque les fournisseurs majoraient d'autant leurs prix de soumission.

La Loi de 1905 rétablit cependant cette retenue, tout en la réduisant. Le rapport essayait de justifier ce rétablissement de la façon suivante :

(1) *Journal Officiel*, annexe N° 2564, p. 1824.

« Cette retenue était trop forte, dit-il en parlant de celle supprimée en 1882; supposons un marché de un million donnant à un fournisseur un bénéfice de 10 o/o. Le bénéfice n'était plus que de 70.000 francs à cause du prélèvement de 30.000 francs. Si au contraire, la retenue n'est que de 0,50 ou de 0,30 o/o, le bénéfice qui sera de 95.000 ou 97.000 francs n'aura pas été sérieusement entamé. Les adversaires de la retenue faisaient valoir autrefois que les fournisseurs majoraient nécessairement leurs prix de soumission, le produit de ces retenues, loin de constituer un prélèvement sur les bénéfices des fournisseurs, prenait le caractère d'une subvention indirecte du Trésor public, qui supportait le surcroît de dépenses motivé par ce système. Ramenée au chiffre très modeste du projet, il est à présumer que cette retenue n'influencera guère les marchés de fournitures et que les conséquences les plus heureuses en résulteront pour la Caisse de Prévoyance, sans que l'Etat reçoive la répercussion de la réforme. »

Cet argument n'a point une grande valeur; il est certain, en effet, que les fournisseurs, qui sont des commerçants, et qui, tout aussi bien que l'Etat, ont une comptabilité minutieuse, tenant compte de cette retenue si minime qu'elle paraisse, lorsqu'ils soumissionnent, majorent leurs prix d'autant comme le font les fournisseurs de la Ville de Paris, que le décret du 8 mars 1855 a soumis à un prélèvement de 1 o/o au profit des asiles nationaux.

Le § 5 de l'article 2 s'exprime ainsi :

5° *Par une retenue qui ne pourra dépasser 50 centimes pour 100 francs sur les marchés à passer pour les dépenses du matériel de la marine.*

Il s'emblerait, d'après ce texte, que la retenue doive être perçue sur tous les marchés; il n'en est rien cependant et l'exposé des motifs prétendait que les fournisseurs étrangers, ignorant les règles administratives de la Marine française, se figureraient que ce prélèvement profiterait aux autorités du bord :

« Il est donc bon, pour sauvegarder la réputation de nos commandants de Division et de Bâtiments, de supprimer le prélèvement sur les marchés à l'étranger, et de ne le maintenir que sur les marchés passés en France. »

Bien que l'intention de sauvegarder la réputation de nos officiers de marine soit très louable, nous estimons que cette réputation n'a pas besoin d'être sauvegardée, car elle est au-dessus de tout soupçon, et nous sommes obligés de constater que cette façon de procéder a un résultat déplorable. Elle avantage les fournisseurs étrangers au détriment des fournisseurs, en permettant aux maisons étrangères de soumissionner pour des prix inférieurs aux maisons françaises.

Il convient de noter que la retenue de 0 fr. 50 pour cent francs est un maximum et qu'elle peut être ramenée au-dessous de ce chiffre.

6° *Intérêts des capitaux de la caisse.* — Nous verrons plus loin que la Loi du 29 décembre 1905 a modifié le système financier de la Caisse de Pré-

voyance. Alors en effet que la Loi du 21 avril 1898 avait adopté le système de la capitalisation, la Loi de 1905 l'a remplacé par celui de la répartition.

Désormais, les ressources annuelles de la Caisse doivent être calculées de façon à faire équilibre à ses charges annuelles. Antérieurement à la Loi de 1905, au contraire, la Caisse devait constituer, à la suite de chaque accident ou maladie les capitaux dont les revenus devaient servir au service des rentes et pensions, jusqu'à extinction.

De 1898 à 1905, des capitaux relativement considérables avaient été ainsi constitués. On en aura une idée, lorsqu'on saura que, le 31 décembre 1904, c'est-à-dire à la fin de l'exercice qui avait précédé le vote de la Loi de 1905, ces capitaux atteignaient le chiffre de 10 millions de francs donnant un revenu de 300.000 francs environ. Ils étaient encore plus considérables au moment de la mise en vigueur de la Loi du 29 décembre 1905.

L'article 22 de cette Loi § 2 déclare :

« Les fonds constituant, au moment de la promulgation de la présente loi, le capital de garantie créé sous le régime de la Loi du 21 avril 1898, sont versés tels qu'ils seront alors représentés, c'est-à-dire en rentes sur l'Etat, valeurs du Trésor ou obligations garanties par l'Etat, au fonds de réserve constitué par l'article 14. »

On a considéré en somme, qu'en disparaissant, la Caisse créée par la Loi de 1898 léguait ce capital à la nouvelle Caisse de Prévoyance, à charge par elle de

remplir les obligations que la première s'était engagée à remplir.

7° *Avances de l'Etat*. — Cette ressource existait déjà dans le système de la Loi de 1898. Son principe n'avait pas été voté sans discussion.

Le rapporteur de 1898 s'exprimait de la façon suivante :

« Quelque soin que nous ayons pris de déterminer aussi exactement que possible les charges probables de la Caisse d'Assurance des Marins, et de fixer en conséquence le taux des versements nécessaires, force nous a été de tenir compte, pour assurer le fonctionnement financier de l'institution, des aléas inévitables en matière de risques maritimes. Nous avons donc prévu l'intervention du Trésor pour le cas où des sinistres exceptionnels grèveraient un exercice bien au delà de la moyenne des dépenses, et où les ressources normales de la Caisse seraient par conséquent insuffisantes à constituer le capital nécessaire... »

Les adversaires de l'Assurance par l'Etat protestèrent vivement contre cette proposition. Ils firent observer que s'il était parfaitement admissible que le Trésor alimentât en grande partie la Caisse des Invalides de la Marine, c'était parce qu'il était logique que l'Etat servît une retraite aux inscrits maritimes qui pouvaient être considérés comme perpétuellement à son service.

Ils ajoutaient qu'il ne devait pas en être de même en ce qui concerne la Caisse de Prévoyance; dont l'unique but était d'assurer l'existence matérielle

des marins, victimes d'accidents au service d'armateurs ou de patrons indépendants de l'Etat.

A cela les partisans des avances de l'Etat répondaient que ces avances n'enlevaient pas à la Caisse de Prévoyance le caractère d'une institution d'assurances mutuelles. Ils citaient les retraites ouvrières belges et allemandes qui, bien que reposant sur le principe de la mutualité pure, étaient constituées par des versements simultanés des ouvriers, des patrons et de l'Etat. Ils ajoutaient enfin que le concours de l'Etat serait fort rare et peu considérable.

Le projet fut soumis à l'Administration des Finances qui proposa un système mitigé. L'Etat ferait, si cela était nécessaire, des avances à la Caisse de Prévoyance, mais ces avances seraient essentiellement provisoires, et seraient remboursables, sans intérêts, dès qu'un excédent de recettes le permettrait.

Le législateur de 1898 adopta ce système qui passa également dans la loi de 1905.

Mais, à raison de la modification apportée au système financier de la Caisse, l'article 15 de la Loi du 21 avril 1898, ainsi conçu :

Lorsque le produit des ressources ordinaires de la Caisse dépasse le chiffre du capital nécessaire, l'excédent constitue une réserve destinée à couvrir les déficits ultérieurs et à rembourser les avances de l'Etat.

fut remplacé par l'article 14 de la Loi du 29 décembre 1905 qui s'exprime ainsi :

Lorsque le produit des ressources annuelles de la Caisse dépasse le chiffre nécessaire au service des pen-

sions et secours, *l'excédent constitue une réserve destinée...* etc.

Comme l'article 16 de la Loi de 1898 l'article 15 de la Loi de 1905 décidait qu'au cas de défaut ou d'insuffisance de cette réserve, le remboursement devrait se faire dès que les recettes l'emporteraient sur les dépenses.

De même que l'article 17 de la Loi de 1898, l'article 16 de la Loi de 1905 fixait les formalités nécessaires pour ces remboursements :

Décret rendu sur la proposition des Ministres de la Marine et des Finances, après avis conforme du Conseil d'Administration de la Caisse.

CHAPITRE IV

INDEMNITÉS PRÉVUES PAR LA LOI

Ces indemnités sont de plusieurs sortes ; elles peuvent consister, soit en indemnités temporaires, à la suite d'une maladie ou d'un accident entraînant seulement une incapacité de travail momentanée, soit en rentes viagères au profit de la victime ou de ses ayants droit, à la suite d'un accident ou d'une maladie ayant entraîné une infirmité permanente ou la mort.

A la Loi était annexé le tarif suivant :

Tarif des pensions d'infirmité, des pensions et des secours annuels pour l'exécution de la loi du 29 décembre 1905.

DÉSIGNATION	Pension d'infirmité (Art. 5)		Pensions de veuves ou secours annuels aux orphelins (Art. 6 et 7)	Secours annuel aux ascendants (Art. 9)	Supplément annuel pour enfant âgé de moins de 16 ans (Art. 8)
	1 ^{er} degré	2 ^e degré			
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Capitaines au long cours titulaires du brevet supérieur. Mécaniciens de 1 ^{re} classe dirigeant, pendant leur dernier embarquement, une machine de 4.000 ch. effectifs et au-delà .	2.200	1.430	1.100	550	50
Capitaines au long cours non titulaires du brevet supérieur. Mécaniciens de 1 ^{re} classe dirigeant, pendant leur dernier embarquement, une machine d'une force inférieure à 4.000 chevaux effectifs	1.600	1.040	800	800	50
Docteurs-médecins .	1.600	1.040	800	800	50
Maîtres au cabotage, officiers de la marine marchande. Mécaniciens de 1 ^{re} classe. Mécaniciens de 2 ^e classe dirigeant une machine pendant leur dernier embarquement. Commissaires. Officiers de santé . . .	1.320	840	720	360	50

DÉSIGNATION	Pension d'infirmité (Art. 5)		Pensions de veuves ou secours annuels aux orphelins (Art. 6 et 7)	Secours annuel aux ascendants (Art. 9)	Supplément annuel pour enfant âgé de moins de 16 ans (Art. 8)
	1 ^{er} degré	2 ^e degré			
Inscrits maritimes titulaires du brevet de pilote d'une sta- tion de mer, de pa- tron breveté pour la pêche d'Islande, de mécanicien de 2 ^e cl Médecins des gran- des pêches non pour- vus du brevet d'offi- ciers de santé. Eco- nomes. Comptables et sous-commissai- res.	fr. 1.000	fr. 650	fr. 600	fr. 300	fr. 50
Inscrits maritimes non titulaires de l'un des brevets ci-dessus et embarqués en der- nier lieu comme offi- ciers au cabotage ou à la grande pêche, ou comme patrons d'embarcation prati- quant la pêche au large, ou exerçant en mer la petite pêche, ou le bornage ou le pilotage Agents de service des deux sexes ayant une paye mensuelle supérieu- re à 75 francs. . . .	800	520	480	240	50

DÉSIGNATION	Pension d'infirmité (Art. 5)		Pensions de veuves ou secours annuels aux orphelins (Art. 6 et 7)	Secours annuel aux ascendants (Art. 9)	Supplément annuel pour enfant de moins de 16 ans (Art. 8)
	1 ^{er} degré	2 ^e degré			
Inscrits maritimes ne se trouvant dans aucune des catégories ci-dessus Agents de service des deux sexes ayant une paye mensuelle de 75 fr. et au-dessous. . . .	fr. 600	fr. 390	fr. 360	fr. 180	fr. 50

Il est facile de se rendre compte, en comparant ce tableau à celui qui avait été annexé à la Loi du 21 avril 1898, que la Loi du 29 décembre 1905 a augmenté les indemnités et secours accordés aux bénéficiaires dans de très fortes proportions.

Cette augmentation avait été motivée par les protestations auxquelles avait donné lieu l'insuffisance des indemnités prévues par la Loi de 1898.

La loi de 1905 a tenu compte également des critiques qu'avait soulevées l'article 10 de la Loi du 21 avril 1898, qui réduisait de moitié les indemnités accordées en vertu de ladite loi en cas de cumul avec une pension civile ou militaire, un secours d'orphelin payé sur les fonds d'Etat, une demi-solde d'infirmité ou un secours d'orphelin dérivé de cette demi-solde.

Et cette modification est parfaitement équitable, car l'idée même de mutualité sur laquelle la Caisse a été

basée, oblige celle-ci envers tous ceux qui participent à son alimentation, sans aucune distinction, du moment qu'ils remplissent les conditions exigées pour l'obtention des secours ou indemnités.

On avait fait en outre observer que les pensions civiles ou militaires avaient nécessité des retenues sur la solde ou traitement, que la demi-solde d'infirmité correspondait également au paiement d'une cotisation et qu'il était juste que celui qui avait subi des retenues ou versé des cotisations pour plusieurs institutions de Prévoyance bénéficiât des diverses indemnités allouées par ces institutions s'il remplissait les conditions voulues.

Sur ces deux points : augmentation des secours, possibilité de cumul, les modifications apportées par la Loi de 1905 aux dispositions de la Loi du 21 avril 1898 avaient un effet rétroactif. C'est ce que décidait l'article 29 de la Loi nouvelle.

Enfin, l'article 12 de la Loi décide que *les pensions et autres allocations accordées en vertu de la présente loi sont incessibles et insaisissables.*

Cette disposition, qui existait déjà dans la Loi du 21 avril 1898, n'était du reste pas nouvelle, et n'était qu'une extension du privilège dont jouissaient les loyers des marins français, depuis l'ordonnance du 1^{er} novembre 1745.

Sur la proposition de M. Boivin-Champeaux, le Sénat et la Chambre ont décidé que les pensions et autres allocations prévues par la Loi de 1905 prendraient cours :

« Pour les participants embarqués sur des bateaux armés pour la petite pêche et appartenant, soit aux patrons ou à leurs veuves, soit à des armateurs ne possédant que des bateaux d'un tonnage inférieur à 50 tonneaux, du jour de leur mise à terre » (1).

1° *Indemnité temporaire.* — L'article 5 *in fine* de la Loi du 21 avril 1898 décidait que *si l'impossibilité de continuer la navigation n'est pas définitive, les marins reçoivent une indemnité temporaire ou renouvelable calculée d'après le taux annuel prévu audit tarif.*

L'article 5, § IV de la Loi du 29 décembre 1905 déclare que *si l'incapacité de travail n'est que temporaire, les intéressés reçoivent pendant toute sa durée une indemnité journalière, d'après le taux prévu audit tarif pour la pension d'infirmité du 1^{er} degré.*

Cette nouvelle réduction était destinée à mettre fin aux controverses auxquelles avait donné lieu l'application de l'ancien texte.

Désormais, le chiffre de l'indemnité journalière devait être obtenu en divisant par 365 le montant de la pension d'infirmité du premier degré.

L'article 21, § 2 de la Loi du 29 décembre 1905 décidait :

L'indemnité journalière est accordée sans délai par décision de l'Administration du quartier, sauf recours au Ministre de la Marine pour une durée qui ne pourra excéder quatre mois.

(1) *Journal Officiel* des 26. 3. 10/6. 4. 1910. .1. 4. 1910/22. 4. 1910.

Au delà de ce terme, elle peut, sur un avis conforme de la Commission de visite instituée par l'article 1^{er} de la Loi du 11 avril 1811, être transformée, par décision du Ministre, en indemnité renouvelable de six mois en six mois, chaque renouvellement ayant lieu après enquête. Au bout de trois années, à partir de la décision ministérielle spécifiée au précédent paragraphe, cette indemnité renouvelable est supprimée ou convertie, après une nouvelle visite en pension d'infirmité, conformément à l'article précédent.

Enfin, le dernier paragraphe du même article 21 décidait que : *Le recours au Ministre dont il est parlé au paragraphe 11 du présent article devra avoir lieu dans la huitaine de la notification de la décision prise par l'Administrateur du quartier.*

Il y avait donc deux phases dans l'incapacité temporaire :

La première dont la durée, qui ne pouvait excéder quatre mois, était fixée au lendemain du débarquement par l'Administrateur de quartier, dont la décision était susceptible d'appel devant le Ministre.

La deuxième phase commençait à l'expiration de la période de quatre mois, l'indemnité était accordée alors pour six mois par décision ministérielle et renouvelable après enquête à l'expiration de cette période.

Lorsque cette seconde phase de l'incapacité temporaire se prolongeait pendant trois ans, une nouvelle décision ministérielle, après une nouvelle visite spé-

cifiait si l'indemnité devait être supprimée, ou, au contraire, transformée en pension d'infirmité.

2° *Indemnités viagères.* — a) *Cas d'infirmité permanente.* — Lorsque l'accident a entraîné une infirmité permanente ou lorsque la maladie contractée au cours de l'embarquement est devenue incurable, le marin est atteint d'incapacité permanente.

Cette incapacité peut être totale ou absolue et mettre le marin dans l'impossibilité absolue de se livrer à un travail quelconque. Elle peut au contraire être partielle et ne réduire qu'en partie la capacité professionnelle du marin.

La Loi du 9 avril 1898 avait distingué ces deux sortes d'infirmités et avait prévu, pour l'incapacité absolue l'allocation d'une rente viagère égale aux deux tiers du salaire, pour l'incapacité partielle, une rente viagère égale à la moitié de la réduction que l'infirmité faisait subir au salaire.

La Loi 21 avril 1898, au contraire, n'avait prévu de pensions viagères que pour les inscrits atteints d'une incapacité absolue et définitive de travailler.

« ...Elle a eu le tort — disait le rapporteur de 1905 — de ne pas prévoir l'incapacité partielle résultant, par exemple, de sa localisation à un organe non essentiel ou indispensable, et occasionnant seulement une diminution de la capacité professionnelle, et la Loi de 1905 a dû combler cette lacune en créant deux catégories de pensions. »

L'article 5 de la Loi, qui crée ces deux catégories de pensions, donne au marin deux ans à partir du

débarquement pour faire valoir ses droits à l'une de ces pensions.

La Loi de 1898 exigeait que la maladie ou la blessure soit survenue au cours du dernier embarquement.

De telle sorte que le marin, blessé ou malade, qui embarquait à nouveau à titre professionnel sur un navire de commerce, de pêche ou de plaisance perdait tout droit à indemnité.

En matière d'accidents dans l'industrie, la Loi du 22 mars 1902 avait modifié l'article 15 de la Loi du 9 avril 1898 et accordé un an à l'ouvrier pour faire valoir ses droits. Ce délai court suivant les cas, du dernier paiement de l'indemnité pour incapacité temporaire, de la clôture de l'enquête du Juge de Paix, ou de la convocation en conciliation devant le Président du Tribunal.

La Loi du 29 décembre 1905 fixa pour les marins la durée de ce délai à deux ans à partir du débarquement qui a suivi l'accident ou la maladie.

Mais, afin d'éviter les abus qui auraient pu se commettre, et sur la proposition du rapporteur, le législateur exigea que, pour conserver ses droits, les marins fissent constater « avant chacun de ces nouveaux embarquements, leur état de santé par le médecin que leur désigne l'autorité maritime ».

Le même article 5 autorise la revision à la requête du blessé, et la transformation, en cas d'aggravation, de la pension du deuxième degré en pension du premier degré.

L'exposé des motifs contenait à ce sujet le paragraphe suivant :

« Il est possible que l'évolution de la maladie ou de la blessure détermine ou produise par la suite une aggravation des conséquences de l'accident qui n'avait pas été constaté ou qu'il était impossible de prévoir à l'origine. Un homme a perdu un œil dans une manœuvre ou par suite d'un éclat de verre ou d'un jet de vapeur. Un peu plus tard le traumatisme originaire, ayant entraîné l'allocation d'une pension d'infirmité du deuxième degré, engendre des complications nouvelles se reliant, par un lien de causalité, à l'accident primitif ; dans ce cas, il paraît juste que l'homme, qui a perdu les deux yeux, puisse se faire visiter de nouveau et obtenir la revision de sa pension et sa transformation en pension d'infirmité du premier degré. »

Mais alors que l'article 19 de la Loi du 9 avril 1898 a fixé à trois ans le délai pendant lequel peut être exercée l'action en revision, le paragraphe 6 de l'article 5 de la Loi de 1905 a limité ce délai à deux ans.

La Loi de 1905 a également prévu la substitution de la pension d'infirmité du premier degré à celle du deuxième degré, dans un autre cas ; l'article 10 § 3 décide en effet que :

Le titulaire d'une pension d'infirmité du deuxième degré qui, ayant continué à naviguer professionnellement n'aura pu parvenir à réunir, à l'âge de cinquante-cinq ans accomplis, le temps de navigation exigé par la Loi du 11 avril 1881 pour avoir droit à une pension

de demi-solde sur la Caisse des Invalides de la Marine, aura droit à la transformation de sa pension d'infirmité du deuxième degré, en pension d'infirmité du premier degré.

Non seulement, en cas d'incapacité permanente partielle ou totale, une pension viagère est accordée aux marins, mais encore, décide l'article 8, ce marin a droit à une allocation supplémentaire de 50 francs par enfant âgé de moins de 16 ans.

La Loi du 21 avril 1898 avait déjà créé des indemnités supplémentaires analogues, dont le montant variait de 24 à 36 francs, mais pour y avoir droit le titulaire ne devait recevoir aucune allocation semblable de la Caisse des Invalides, ni aucune pension dérivée de la demi-solde.

b) *Cas de mort.* — La loi du 29 décembre 1905, comme celles des 9 et 21 avril 1898, accorde également des secours aux membres de la famille, à qui la maladie ou l'accident ayant leur cause dans le risque professionnel, ont enlevé, avec leur chef, leur principal moyen d'existence.

Elle a prévu des secours en faveur :

- 1° Des veuves ;
- 2° Des orphelins ;
- 3° Des ascendants.

SECOURS A LA VEUVE

L'article 6 § 1 déclare que :

Ont également droit à une pension fixée conformé-

ment au tarif susvisé : les veuves des participants qui sont tués ou périssent par suite des causes et dans les conditions prévues à l'article précédent, ou qui meurent des conséquences de blessures ou des maladies énoncées audit article, pourvu que le mariage soit antérieur à l'origine des dites blessures ou maladies.

Le § 3 du même article décide également *qu'ont droit à la même pension les veuves des participants morts en possession d'une des pensions déterminées par l'article 5, si le mariage est antérieur à l'accident ou à la maladie qui a déterminé l'octroi de cette pension.*

Il faut donc, pour que la veuve ait droit à la pension prévue par la Loi, que le mariage soit antérieur à l'origine de la maladie ou à l'accident.

Cette restriction, qui a été également prévue par la Loi du 9 avril 1898, est basée à la fois sur une raison juridique et sur une raison morale.

Il est juridique d'exiger que la qualité d'épouse soit antérieure au fait qui donne naissance à l'indemnité.

Il est moral d'éviter qu'une femme, en abusant de l'état d'affaiblissement consécutif à l'accident ou à la maladie dont un marin a été victime, contracte un mariage avec ce marin, dans le but de bénéficier des indemnités prévues par la Loi.

Le dernier § de l'article 6 s'exprime ainsi : *La pension n'est jamais acquise à la femme divorcée ou contre laquelle a été prononcée la séparation de corps.*

Il est parfaitement juridique et équitable que la femme ne puisse jouir des droits de la veuve lorsque le lien conjugal a été détruit par le divorce et que les

époux sont redevenus étrangers l'un à l'autre. Cette solution est du reste conforme à celle adoptée par la Loi du 9 avril 1898.

En ce qui concerne la séparation de corps, la Loi du 29 décembre 1905 ne prive la veuve séparée du droit à la pension que lorsque la séparation a été prononcée à ses torts et griefs.

Cette solution est à la fois plus équitable et plus juridique que celle adoptée par la Loi du 6 avril 1898 qui prive toujours la veuve séparée de corps du droit à la rente viagère, que le jugement de séparation ait été rendu contre elle ou contre son mari.

Cependant la solution de la Loi du 9 avril a une haute portée morale en restreignant le nombre des séparations et en liant les intérêts pécuniaires des deux époux à la bonne harmonie de leurs relations.

Enfin, le même article 6 a prévu le cas où la veuve se remarierait.

Mais il ne concilie pas, comme la Loi du 9 avril 1898, les droits acquis par la veuve du chef de son premier mariage, avec ceux que lui crée sa situation nouvelle en la mettant à l'abri du besoin. La Loi du 9 avril accorde en effet à la veuve une indemnité définitive égale au triple de sa rente.

La Loi du 29 décembre 1905 au contraire, comme du reste celle du 21 avril 1898, laisse à la veuve qui se remarie le droit à sa pension, mais lui interdit le cumul de deux pensions; au cas où son second mari viendrait également à mourir :

Si la femme titulaire de la pension se remarie et rede-

vient veuve, elle ne peut prétendre, du chef de son second mari, à une pension de même nature que la première, à moins qu'elle ne renonce à celle dont elle jouissait déjà.

Enfin l'article 8 alloue comme aux participants, aux veuves titulaires de pensions, pour chacun de leurs enfants âgés de moins de 16 ans, un supplément annuel fixe de 50 francs.

SECOURS AUX ENFANTS

La pension de la veuve est accordée aux enfants à la mort de celle-ci, et au cas où elle est déchue de ses droits à la pension pour divorce, séparation de corps à ses torts et griefs, enfin en cas d'option de sa part, pour la pension à laquelle elle a droit à la mort d'un second mari. Cette pension n'est alors plus viagère, mais elle est servie jusqu'au jour où le plus jeune atteint sa seizième année.

L'article 7 déclare en effet que *les orphelins des participants décédés dans les conditions sus définies ou en possession d'une pension d'infirmité, reçoivent, quel que soit leur nombre, et jusqu'à ce que le plus jeune ait atteint l'âge de seize ans, un secours annuel unique, de taux égal à celui de la pension que leur mère avait ou aurait obtenue.*

Cependant l'article 7 déclare qu'au cas d'option par la veuve pour la pension d'un second mari, la première continue à lui être versée en qualité de tutrice des enfants mineurs du premier lit.

La loi donne aux enfants naturels reconnus avant l'origine de la blessure ou maladie les mêmes droits qu'à l'enfant légitime. Il avait été décidé en effet en 1898 que cette pension avait un caractère strictement alimentaire et que la part de l'enfant naturel ne devait pas par conséquent être réduite de la moitié ou des trois quarts comme on fait dans les successions, d'après le Code civil.

Le dernier paragraphe de l'article 7 envisage le cas où plusieurs enfants de différents lits viennent en concours entre eux ou avec la veuve et déclare que la division a alors lieu comme en matière de demi-solde.

En se reportant aux règlements de la Caisse des Invalides, on voit que le partage a lieu par tête et non par lit, ce qui est du reste parfaitement équitable. Ce même paragraphe déclare que cette division est faite de cette façon « sous réserve de la disposition énoncée au deuxième paragraphe du présent article ». Cette réserve est relative au droit pour la mère remariée, qui a opté pour une deuxième pension, de percevoir les arrérages de la première à titre de tutrice des enfants mineurs.

SECOURS AUX ASCENDANTS

L'article 9 accorde un secours à *chacun des ascendants du premier degré, lorsque les participants ne laissent après eux ni veuves ni orphelins.*

Il faut donc décider que la seule présence d'un ou

plusieurs orphelins âgés de plus de 16 ans ou d'une veuve divorcée ou séparée de corps à ses torts et griefs prive les ascendants du droit de demander un secours. Cette solution est contraire à celle adoptée par la Loi du 9 avril 1898, qui ne prive les ascendants de ce droit qu'au cas où il n'existe ni conjoint, ni enfant remplissant les conditions nécessaires pour l'obtention d'une rente.

L'article 9 de la loi de 1905 exige en outre, pour que les ascendants aient droit au secours prévu :

1° Qu'ils soient âgés d'au moins soixante ans ;

2° Qu'ils aient droit à une pension alimentaire.

Le même article interdit le cumul pour un ascendant de plusieurs secours accordés en vertu de cet article.

Enfin l'article 9 décide que :

S'il y a prédécès de l'un des ascendants, ou décès consécutif des deux ascendants au premier degré, le secours qui aurait été ou a été attribué à chacun des ascendants décédés, est reporté sur les ascendants de degré supérieur de la même branche, s'il en existe. Il est partagé également entre ces derniers avec reversion sur le ou les survivants.

En 1910 et sur la proposition de M. Armèz, le Sénat et la Chambre ont décidé d'ajouter à l'article 9, le paragraphe suivant :

« Lorsque les participants auront laissé une veuve ou des orphelins, et que ceux-ci viendront à décéder, leurs ascendants au premier degré, s'il en existe encore, auront droit aux secours viagers qui leur sont attribués

dans les conditions fixées par les trois premiers paragraphes du présent article » (1).

Le législateur a supposé en effet que la veuve et les orphelins titulaires d'un secours viager ou temporaire venaient en aide aux ascendants de la victime incapable de subvenir à leurs besoins, et il n'a pas voulu que ces derniers fussent privés de tout secours en cas de disparition de cette veuve ou de ces orphelins.

La situation est la même pour les ascendants d'un ouvrier victime d'un accident tombant sous le coup de la loi du 9 avril 1898 ; mais le législateur n'a pas cru jusqu'ici devoir étendre à ses ascendants le bénéfice de la modification relatée ci-dessus.

(1) *Journal Officiel* des 1. 4. 1910./2/4. 1910.

CHAPITRE V

DES CAS OU LES PARTICIPANTS
OU LEURS AYANTS DROIT PEUVENT OBTENIR
DES INDEMNITÉS AUTRES QUE CELLES
PRÉVUES PAR LA LOI DE 1905.

La loi du 9 avril 1898 contient un article 7 ainsi conçu :

Indépendamment de l'action résultant de la présente loi, la victime ou ses représentants conservent contre les auteurs de l'accident, autres que le patron et ses ouvriers et préposés, le droit de réclamer la réparation du préjudice causé, conformément aux règles du droit commun.

L'indemnité qui leur sera allouée exonérera à due concurrence le chef de l'entreprise des obligations mises à sa charge. Dans le cas où l'accident a entraîné une incapacité permanente ou la mort, cette indemnité devra être attribuée sous forme de rentes servies par la Caisse Nationale des Retraites.

En outre de cette allocation sous forme de rente, le

tiers reconnu responsable pourra être condamné, soit envers la victime, soit envers le chef de l'entreprise, si celui-ci intervient dans l'instance, au paiement des autres indemnités et frais prévus aux articles 3 et 4 ci-dessus.

Cette action contre les tiers responsables pourra même être exercée par le chef d'entreprise à ses risques et périls, au lieu et place de la victime ou de ses ayants droit si ceux-ci négligent d'en faire usage.

D'autre part, l'article 20 de cette Loi décide qu'au cas d'accident dû à la faute inexcusable du patron, l'indemnité pourra être majorée, mais sans que la rente ou le total des rentes allouées puisse dépasser soit la réduction soit le montant du salaire annuel.

Il résulte de ces textes que dans l'industrie, le patron n'est tenu à servir à la victime des indemnités supplémentaires qu'au cas où l'accident est dû à une *faute inexcusable* de sa part, alors qu'au contraire le tiers étranger à une entreprise est responsable des accidents causés aux ouvriers de cette entreprise dans les termes du droit commun.

Cette solution est parfaitement logique et conforme à l'esprit de la loi du 9 avril 1898. Cette loi en consacrant le droit de la victime d'un accident dans son travail à une réparation forfaitaire excluait par là même la possibilité de la recherche des responsabilités du droit commun. Elle ne laissait subsister à la charge du patron qu'une responsabilité atténuée et qui n'entrait en jeu qu'au cas où ce chef d'entreprise avait commis une faute vraiment inexcusable.

Mais il est certain que cette Loi qui ne régissait que les rapports d'ouvrier à patron devait laisser à l'un comme à l'autre tous ses droits vis-à-vis des tiers étrangers à l'entreprise.

La Loi du 21 avril 1898 avait adopté un système différent :

L'inscrit, ses ayants cause ou la Caisse de Prévoyance subrogée dans ses droits, peuvent demander directement, suivant les règles du droit commun, des indemnités aux personnes responsables des faits intentionnels ou fautes lourdes ayant déterminé la réalisation des accidents (art. 11).

La Loi du 21 avril 1898 mettait donc, au point de vue des responsabilités, l'armateur sur le même pied que les tiers.

Elle ne rendait peut-être pas la situation de l'armateur plus grave, au point de vue des responsabilités, que celle du chef d'entreprise industrielle, puisque le premier n'était responsable qu'au cas de faute lourde ou de fait intentionnel de sa part, et le second seulement en cas de faute inexcusable, mais en revanche elle préjudiciait aux inscrits qui obtenaient souvent des Tribunaux, avant l'application de la Loi, des sommes importantes à titre de dommages-intérêts, et qui devaient désormais se contenter des allocations de la Caisse de Prévoyance, car la faute lourde ou intentionnelle est tellement rare, que les poursuites directes en responsabilité n'aboutissaient pour ainsi dire jamais !

Aussi, deux théories s'étaient-elles formées aussi

bien en doctrine qu'en jurisprudence ; l'une qui soutenait que l'article 11 devait être interprété *stricto sensu* (1), l'autre qui admettait une interprétation plus large (2).

La Cour de cassation trancha définitivement la question de principe en faveur de l'interprétation littérale de l'article 11 dans un arrêt du 15 juin 1903 (3).

Attendu, disait la Chambre des Requêtes, *qu'il n'est pas justifié que l'accident soit dû à un fait intentionnel ou à une faute lourde de la Compagnie..., qu'il n'y a là qu'un accident ordinaire ne donnant pas ouverture à l'action en responsabilité prévue par l'article 11 de la Loi du 21 avril 1898.*

Par ces motifs. Rejette...

La théorie de l'interprétation large de l'article 11 survécut cependant à cet arrêt, corrigeant l'insuffisance de ce texte :

(1) Aix, 2 août 1900. *Revue du Droit Maritime*, 1900-01. 1704.

Le Havre, 24 mai 1900. *Revue du Droit Maritime*, 1900-01, 50.

Calais, 30 octobre 1900. *Recueil du Havre*, 1901-1902, 168.

Rennes, 26 novembre 1901. *Sirey*, 1903, 2. 82.

(2) Dieppe, 26 mars 1900. *Sirey*, 1903. 2. 82.

Marseille, 4 avril 1900. *Recueil de Marseille*, 1900. I. 216.

Marseille, 21 septembre 1900. *Recueil de Marseille*, 1900. I. 394.

Marseille, 29 juillet 1902. *Recueil de Marseille*, 1902. I. 363.

Boulogne, 16 novembre 1900. *Gaz. Tribunaux*, 30 novembre 1900.

(3) *Revue des Accidents du Travail*, août 1903, 212.

« Deux corrections sont possibles, disait M. Appert en commentant l'article 11 : ou supprimer le mot *lourde* comme qualificatif de la faute, et appliquer le droit commun à tout accident causé par une faute quelconque, ou remplacer le mot *personnes* par le mot *armateurs*, en exonérant le patron, mais le patron seul de ses fautes ordinaires ».

Le système proposé par M. Appert était à peu près celui de la loi du 9 avril 1898 et c'est celui-ci qui fut adopté par la Loi du 29 décembre 1905.

L'article 11 de cette Loi, dans son premier paragraphe, déclare que les personnes responsables des accidents ou maladies, le sont dans les termes du droit commun :

Les dispositions ci-dessus ne font pas obstacle à ce que les participants, leurs ayants cause ou la Caisse Nationale de Prévoyance subrogée à leurs droits, poursuivent les personnes responsables, aux termes de la loi, de l'accident ou de la maladie.

Mais le paragraphe 2 de ce même article édicte immédiatement une restriction en faveur de l'armateur :

Par dérogation aux articles 1384 du Code Civil et 216 du Code de Commerce, l'armateur ou le propriétaire du navire est affranchi de la responsabilité civile des fautes du capitaine ou de l'équipage. Il ne répond que de sa faute personnelle, intentionnelle ou inexcusable, et sous déduction des indemnités dues par la Caisse de Prévoyance.

Si donc les personnes étrangères à l'entreprise sont

tenues de réparer les conséquences des accidents causés par leur faute, dans les termes du droit commun, les armateurs au contraire ne sont responsables que de leur faute personnelle, intentionnelle ou inexcusable.

De plus, les sommes payées par les tiers viennent en déduction de celles dues par la Caisse de Prévoyance, alors qu'au contraire l'armateur n'est tenu que pour la part excédant les indemnités prévues par la Loi de 1905. Il est, en effet, équitable que l'armateur, contribuant à l'alimentation de la Caisse de Prévoyance, soit déchargé en partie par cette Caisse, même en cas de faute personnelle de sa part. C'est du reste en vertu du même principe, et à raison de la participation des marins, que l'article 11 décide que : *Cette déduction s'opère également en faveur de tout participant déclaré personnellement responsable envers un autre participant, et que les participants, capitaines ou hommes d'équipage, ne sont tenus que dans les conditions indiquées ci-dessus pour l'armateur et le propriétaire.*

Sous l'empire de la Loi du 21 avril 1898 l'armateur restait responsable dans les termes du droit commun, en dehors de la durée de l'embarquement ou même pendant la durée de cet embarquement, lorsque le navire avait déposé son rôle d'équipage, par exemple en passant de la partie maritime d'un fleuve dans la partie fluviale.

Pour tous ces accidents, et ils étaient nombreux, l'inscrit était obligé de faire la preuve d'une faute

à la charge du patron, et s'il n'y parvenait point, il n'avait droit à aucune indemnité.

La Loi de 1905 a mis les accidents survenus dans ces diverses circonstances à la charge de la Caisse de Prévoyance, en intercalant dans l'article 5 à la suite des mots : *ayant leur cause directe dans un risque de leur profession survenu pendant la durée du dernier embarquement*, les mots suivants : *ou s'y rattachant étroitement*.

L'armateur est donc couvert contre tous les risques se rattachant à l'industrie principale et « qui en sont l'accessoire indispensable, le prolongement inévitable, la condition nécessaire », ainsi que le disait le rapporteur de la Loi de 1905.

Cet armateur n'est tenu personnellement que de ses fautes intentionnelles et inexcusables.

Enfin, il reste également personnellement tenu des obligations créées par les articles 262 et suivants du Code de commerce qui, loin d'être abrogés par la Loi de 1905, ont au contraire été consacrés par son article 12 qui déclare que :

Les pensions et allocations prennent cours pour les participants, du jour où ils ont cessé de recevoir leurs salaires, conformément à l'article 262 du Code de Commerce.

CHAPITRE VI

SYSTÈME FINANCIER DE LA CAISSE

La Loi du 9 avril 1898 avait imposé aux Sociétés pratiquant l'assurance contre les accidents du travail le système de la capitalisation, en les obligeant, soit à verser à la Caisse Nationale des Retraites, soit à mettre en réserve, sous sa surveillance, les capitaux nécessaires au service des rentes.

La Loi du 21 avril 1898 avait adopté ce système et obligeait la Caisse de Prévoyance à constituer au fur et à mesure des accidents, et conformément aux tarifs de la Caisse Nationale des Retraites, les capitaux nécessaires au service des rentes.

Ce système est celui dit de la *Capitalisation*, dans lequel chaque exercice se suffit à lui-même, sans jamais engager les ressources des exercices ultérieurs.

Ce système offre le maximum de garantie ; on peut avec lui arrêter les comptes à la fin d'un exercice, supprimer même pour l'avenir toute source de revenus,

sans que les rentiers aient à souffrir de cet arrêt ou de cette suspension.

Ce système avait été adopté dès 1867 par l'Autriche, qui l'avait imposé aux Compagnies d'assurances contre les accidents du travail.

La même loi, par excès de prudence, avait décidé qu'en outre, ces Compagnies seraient tenues de former, à l'aide d'un prélèvement sur leurs excédents de recette, une Caisse de garantie commune destinée à parer à toute éventualité.

La Loi française du 11 juillet 1868, qui créait la « Caisse d'assurance en cas d'accidents résultant de travaux industriels ou agricoles » avait également dans son article 11 décidé que *La pension due aux assurés est servie par la Caisse des Retraites, moyennant la remise qui lui est faite par la Caisse d'assurance en cas d'accidents, du capital nécessaire à la constitution de ladite pension* (1).

C'est le même système qui a été repris par la Loi du 9 avril 1898 qui a inspiré aux Compagnies d'assurances contre les accidents du travail ainsi que nous le disions plus haut, la constitution au fur et à mesure des accidents des capitaux nécessaires au service des pensions.

En outre, et à l'imitation de la Loi autrichienne de 1867, celle du 9 avril 1898 a créé un fonds de garantie alimenté à l'aide de centimes additionnels et destiné à parer à l'insolvabilité des patrons non

(1) Collection Dalloz. *Lois industrielles et ouvrières*, p. 449.

assurée ou des organismes d'assurances en déconfiture.

Enfin, la Loi du 21 avril 1898 avait décidé dans son article 14, que :

Le paiement des pensions, secours ou indemnités à la charge de la Caisse de Prévoyance, est garanti au moyen de la constitution annuelle du capital présumé nécessaire pour servir, jusqu'à leur extinction, les allocations accordées en vertu de la présente loi pendant l'année écoulée.

Ce capital est calculé en appliquant au montant des secours et pensions concédés pendant l'année, les règles suivies par la Caisse Nationale des Retraites, et en ajoutant au produit ainsi obtenu, la somme des indemnités à allouer et des frais d'administration dépensés pendant ladite année.

En Allemagne, au contraire, les lois des 6 juin 1884 et 30 juin 1900 avaient adopté le système de la *Répartition*.

Dans ce système, au lieu de demander annuellement aux ressources de l'organisme d'assurances la somme nécessaire à la constitution des capitaux représentatifs des rentes, on ne leur demande que le montant des arrérages à verser durant cette année, sans se préoccuper de l'avenir.

Il y a naturellement, avec ce second système, une augmentation constante des charges, et par suite des cotisations des assurés, jusqu'au jour où l'équilibre s'établit et où l'extinction d'un certain nombre de rentes anciennes vient compenser la constitution de

rentes nouvelles, ce qui exige, d'après les statistiques, environ 75 ans.

On a fait observer avec juste raison que ce système, s'il a l'avantage d'être peu compliqué a en revanche l'inconvénient de demander aux assurés le paiement de cotisations très variables, tantôt minimales et tantôt excessives.

Nous ajouterons que ce système nous apparaît même comme absolument contraire au principe de l'assurance.

Le but de l'assurance en général est en effet :

De garantir les assurés contre les conséquences pécuniaires de risques futurs et incertains au moyen du paiement d'une cotisation fixe et annuelle appelée prime.

Or, au contraire, dans le système de la répartition, non seulement les cotisations annuelles, au lieu de garantir le paiement des accidents futurs, sont consacrées à la réparation des accidents passés, mais encore, pendant les 75 années qui suivent la mise en œuvre de ce système, l'avenir est surchargé au profit du présent.

Avec ce système, si les comptes étaient arrêtés et si l'institution d'assurances cessait de fonctionner, rien ne garantirait plus le paiement de leurs pensions aux titulaires des rentes.

Aussi l'exposé des motifs de la Loi du 21 avril déclarait-il :

Nous n'avons pas hésité à nous prononcer pour son

adoption (1) de préférence au système de répartition des rentes, dont l'Allemagne a fait la fâcheuse expérience.

Les projets que nous avons eu l'occasion d'étudier rapidement, et qui proposaient de modifier cette loi du 21 avril 1898, respectaient le mécanisme de la *Capitalisation* et jusqu'au vote de la Loi du 29 décembre 1905, on pouvait espérer que ce système serait respecté par la Loi destinée à remplacer celle du 21 avril 1898.

Dans le courant de l'année 1905. M. Barriol avait été chargé d'établir le bilan probable de la Caisse de Prévoyance en tenant compte des modifications proposées et de l'effet rétroactif prévu par le projet de loi nouvelle.

En prenant comme base l'année 1904, M. Barriol avait obtenu les résultats suivants :

Actif :

Portefeuille . . .	8.792.000
Fonds de réserve. .	<u>1.298.000</u>
Soit . . .	10.000.000

Passif :

Capital représentatif de 1.044.700 francs de rentes
16.603 000 francs

d'où un découvert de 6.603.000 francs représentant à
3 o/o une dette annuelle de 195.000 francs.

Pour un exercice la balance s'établissait de la façon
suivante :

(1) L'adoption du système de la *Capitalisation*.

Dépenses :

Capitalisation des rentes accordées pendant l'année.	4.255.000
Frais d'administration	15.000
Intérêts résultant du déficit à la fin de l'exercice 1904	195.000
Secours (Loi du 7 avril 1902).	300.000
Soit	<u>4.765.000</u>

Recettes :

Recettes diverses, moins celles provenant de la taxe d'armement.	2.290.000
La différence, soit.	1.775.000

serait couverte par la taxe d'armement qui devrait dès lors être fixée à 3,74 o/o.

M. Barriol faisait suivre ce bilan du tableau des extinctions probables, d'où il résultait que c'était vers 1950 que s'établirait l'équilibre, et qu'à cette époque le service des pensions serait alors de 6.600.000 francs (1).

Mais le législateur de 1905 estima que le système de la capitalisation exigeait des cotisations beaucoup trop considérables, surtout avec l'élévation du tarif des pensions prévues dans le projet de loi ; il se rendit compte d'autre part des dangers que présentait le système de la répartition ; il adopta donc un système mixte ; celui de la répartition, mais avec

(1) *Bulletin du comité permanent des accidents du Travail*, 1905, N° 4, p. 626 et suiv.

constitution d'un fonds de réserve ; le rapporteur de la Loi présentait ce système de la façon suivante :

Le système de la capitalisation présente le maximum de sécurité, mais il ne permet que l'allocation de pensions très faibles, ayant presque l'air d'une aumône. Le système de la répartition offre, de son côté, un caractère trop aléatoire pour les participants et pour les armateurs.

Le système du fonds de réserve échappe à ces inconvénients, et permet de créer des pensions plus fortes, telles que celles assumées par le projet soumis à la Chambre.

Le rapporteur faisait ensuite observer que ce système existait déjà depuis près de vingt ans en Belgique (1) où il y donnait les meilleurs résultats. Il citait même des chiffres, ceux de l'état récapitulatif des dépenses et recettes au 31 décembre 1903.

Ces chiffres donnaient :

Total général des recettes. . . 5.182.624,70

Total général des dépenses . . . 5.111.082,99

Le fonds de réserve à cette date atteignait :

En fonds publics 1.561.352,38

En fonds disponibles 71.614,71

Il concluait à l'excellence de ce système, mais ajoutait :

...la base du système est de bien évaluer les dépenses et de prévoir des recettes toujours supérieures aux dé-

(1) Lois du 17 juillet 1885.

penses, de façon à maintenir à un niveau constant l'équilibre financier de la Caisse (1).

C'est en vertu de ce principe, qu'alors que le projet de loi ne prévoyait pour les armateurs qu'une cotisation égale à 2 o/o du montant des salaires, le législateur fixa cette taxe à 3,50 o/o des salaires.

Le système adopté par la Loi de 1898 est donc celui de la répartition, mais en demandant aux assurés pendant les premières années une somme bien supérieure, de façon à constituer avec l'excédent un fonds de réserve destiné à parer à toute éventualité et à payer une partie des pensions lorsque l'augmentation des charges l'exigera.

« Lorsque le produit des ressources annuelles, dit l'article 14, dépasse le chiffre nécessaire au service des pensions et secours, l'excédent constitue une réserve destinée à couvrir, jusqu'à due concurrence les déficits qui pourraient se produire ultérieurement et à rembourser les avances de l'Etat ».

Un exemple fera mieux comprendre le principe du système adopté par le législateur de 1905.

Supposons que le chiffre des rentes et secours accordée chaque année s'élève à. 500.000 fr.

On demandera annuellement aux diverses ressources de la caisse une somme de 4.000.000 »

La première année, on prélèvera pour le paiement des indemnités. 500.000 »

(1) *Journal Officiel*, annexe 2564, p. 1827.

On mettra en réserve la différence.	3.500.000 »
La seconde année on prélèvera pour le règlement des indemnités .	1.000.000 »
On mettra en réserve la différence.	3.000.000 »
Ce qui portera la réserve à . . .	6.500.000 »
La troisième année, on prélèvera .	1.500.000 »
On mettra en réserve la différence.	2.500.000 »
Ce qui portera la réserve à . . .	9.000.000 »

et ainsi de suite.

On arrivera de cette façon à constituer un fonds de réserve important, dont les revenus viendront s'ajouter chaque année aux ressources de la Caisse et pourront servir en cas d'insuffisance de ces ressources au règlement des pensions et secours prévus par la Loi.

Avec la constitution de ce fonds de réserve, il devient inutile, même dans les mauvaises années, de recourir aux avances remboursables de l'Etat.

Enfin, l'article 14 prévoit même, dans son deuxième alinéa, la possibilité d'une réduction des taxes et cotisations :

Dans le cas où, par suite de l'élévation du fonds de réserve, la situation économique et la prospérité de la Caisse de Prévoyance le permettraient, les cotisations des participants pourront être réduites, ainsi que les taxes correspondantes.

CHAPITRE VIII

MODE DE FONCTIONNEMENT DE LA CAISSE

GESTION ET ADMINISTRATION

Au point de vue administratif, le législateur de 1905 a, dans un but d'économie, confié la gestion de la Caisse aux organes qui étaient déjà chargés de la gestion de la Caisse des Invalides de la Marine.

C'est ce que décide l'article 17 ainsi conçu :

Le Ministre de la Marine est chargé de la gestion de la Caisse de Prévoyance, avec le concours des fonctionnaires et agents ayant l'administration et la gestion de la Caisse des Invalides de la Marine.

Le contrôle financier de l'institution appartient à la Commission supérieure de l'Etablissement des Invalides de la Marine.

Sur ce point, le législateur de 1905 ne faisait que reproduire ce qu'avait fait, avant lui, celui du 21 avril 1898.

Mais alors que cette dernière prévoyait que l'administration était confiée à un Conseil composé :

1° Des membres titulaires de la Commission Supérieure des Invalides de la Marine ;

2° D'un certain nombre d'inscrits maritimes et d'armateurs.

La loi de 1905 modifiait la composition de ce Conseil d'Administration.

C'est là l'objet de l'article 18 de cette Loi qui déclare que :

Il est créé au Ministère de la Marine un Conseil d'Administration spécial de la Caisse de Prévoyance. Ce Conseil est composé :

1° *De deux Sénateurs et de deux Députés, dont l'un Président, nommé par le Ministre de la Marine ;*

2° *De deux représentants du Conseil Supérieur de l'Etablissement des Invalides, désignés par ce Conseil ;*

3° *D'un Conseiller d'Etat et d'un Conseiller à la Cour des Comptes, nommés par le Ministre de la Marine ;*

4° *Du Directeur de la Marine Marchande et de l'Administration de l'Etablissement des Invalides, membres de droit ;*

5° *De cinq représentants de l'armement et de cinq représentants des participants, nommés par leurs comités ou syndicats respectifs, à raison d'un capitaine au long cours, un représentant des officiers mécaniciens, un inscrit du pont ou de la machine, un agent du service général et un pêcheur.*

Les membres désignés aux paragraphes 1, 2, 3 et 5 sont désignés pour trois ans.

Il est spécialement consulté sur l'emploi et le placement des fonds de la Caisse de Prévoyance et donne son avis sur les questions et projets relatifs à l'organisation et à la réglementation de l'institution.

L'article 22 décide, dans son paragraphe 1, que :

Les fonds de la Caisse Nationale de Prévoyance sont employés en rentes sur l'Etat, en valeurs du Trésor et en obligations garanties par l'Etat.

Enfin, l'article 28 déclare que la Caisse de Prévoyance supporte les dépenses d'administration qu'entraîne son fonctionnement.

Le même article ajoute qu'en ce qui concerne le service central à Paris, les frais de personnel et de matériel ne peuvent dépasser 1 o/o des ressources moyennes de la Caisse pendant les trois dernières années.

L'article 20 spécifie la forme et les délais dans lesquels les demandes doivent, sous peine de déchéance, être introduites par le marin ou ceux de ses ayants droit qui entendent faire valoir leurs droits à l'un des secours ou pensions prévus par la Loi du 29 décembre 1905.

La réclamation doit être introduite sous la forme d'une demande écrite ou verbale adressée à l'Administration de la Marine, dont il est délivré un récépissé.

C'est dans les six mois qui suivent son débarque-

ment ou son retour en France que le participant doit faire cette demande.

Il est accordé aux veuves et orphelins, pour faire cette demande, un délai d'un an à partir du jour de la mort du participant ou de deux ans à partir du jour où l'on a reçu pour la dernière fois de ses nouvelles.

Lorsque le marin est disparu, la demande doit être instruite dès que la disparition du marin ou la perte corps et biens du navire qu'il montait a été établie par le Ministre de la Marine.

La procédure à employer est la même que celle nécessaire à l'obtention des pensions de demi-solde de la Caisse des Invalides.

Nous avons eu l'occasion de dire, en étudiant la nature des allocations de la Caisse de Prévoyance, que l'article 21 décidait que :

1° L'indemnité journalière était accordée sans délais par l'administration du quartier et pour une durée maxima de quatre mois, sauf recours au Ministre de la Marine, dans la huitaine ;

2° A l'expiration de ces quatre mois, et sur l'avis conforme de la *Commission de Visite*, l'indemnité temporaire pouvait être transformée, par décision ministérielle, en indemnité renouvelable de six mois en six mois ;

3° Au bout de trois ans, et toujours sur l'avis de la *Commission de Visite*, l'indemnité était, ou définitivement supprimée, ou transformée en pension d'infirmité.

L'article 23 décide qu'une fois liquidés conformé-

ment au tarif annexé à la Loi, les secours ou pensions sont inscrits sur un Grand Livre, à l'Administration Centrale de la Caisse des Invalides, et qu'un certificat d'inscription, véritable titre de rente est délivré au titulaire.

« Les arrérages des pensions viagères et des secours annuels de la Caisse de Prévoyance — dit l'article 24 — sont payés par trimestre, sur la production d'un certificat de vie. »

L'article 25 édicte une déchéance et décide que :

1^o Les pensions et secours sont rayés du Grand Livre après trois ans de non réclamation des arrérages, sans que leur rétablissement donne lieu à un rappel des arrérages échus antérieurement à la réclamation ;

2^o La même déchéance est applicable aux héritiers ou ayants cause du pensionné qui n'auraient pas produit la justification de leurs droits dans les trois ans du décès de leur auteur.

L'article 26, comme l'article 29 de la Loi du 9 avril 1898, déclare que toutes les pièces relatives à l'exécution de la Loi sont délivrées gratuitement par les Maires ou les Syndics des gens de mer et dispensés des droits de timbre et d'enregistrement.

CHAPITRE VIII

ÉTENDUE D'APPLICATION DE LA LOI

L'article 30 décide que cette loi est applicable à l'Algérie, à la Martinique, à la Réunion, à la Guyane, aux îles Saint-Pierre et Miquelon, et à toutes autres colonies où serait légalement exercée l'inscription maritime.

L'article 31 déclare que :

Sont et demeurent abrogées toutes les dispositions antérieures contraires à la présente loi.

Nous avons vu cependant que cette abrogation ne s'étendait pas aux articles 262 et suivants du Code de Commerce et que l'article 12 consacrait expressément le maintien desdits articles.

CONCLUSIONS

Ainsi que nous avons eu l'occasion de le répéter à plusieurs reprises au cours de cette étude, nous estimons que les Lois du 21 avril 1898 et du 29 décembre 1905 sont contraires aux principes de liberté qui constituent la base de notre droit français, et qu'elles ne sont qu'un acheminement vers le socialisme d'Etat pour la monopolisation des industries privées.

L'exploitation des diverses branches d'assurances constitue une véritable industrie, qui uniquement due à l'initiative privée a su, depuis un siècle, grâce à cette initiative et à la concurrence, prendre un développement vraiment admirable.

On a vu certaines grandes et puissantes Compagnies étendre peu à peu le champ de leurs opérations en créant chaque jour de nouvelles branches d'assurances. Elles sont ainsi arrivées à garantir, moyennant le versement de primes calculées scientifiquement, les conséquences de tout événement imprévu et nuisible.

Aujourd'hui que ces Compagnies font un chiffre d'affaires considérable, qu'elles ont une clientèle fidèle

et nombreuse, et qu'elles fonctionnent à la satisfaction de tous, est-il possible et souhaitable que l'Etat assume la lourde tâche de les remplacer en supprimant et en monopolisant à son profit l'exploitation des diverses formes de l'Assurance ?

Et tout d'abord est-ce possible ?

Les partisans du monopole et de l'assurance par l'Etat déclarent que c'est parfaitement possible, puisque cela a déjà été réalisé au moins partiellement à l'étranger, et notamment dans trois pays voisins de la France : l'Allemagne, la Suisse et l'Italie.

En Allemagne, disent-ils, l'organisation des diverses assurances ouvrières fonctionne parfaitement à la satisfaction de tous.

Nous ferons seulement observer que ce qui convient à l'Allemand, essentiellement militaire et discipliné, conviendrait peut-être moins bien au Français indépendant et ennemi par principe de tout ce qui constitue pour lui une obligation.

En Suisse, ajoutent les partisans du Monopole, le public s'est nettement prononcé pour ce Monopole.

Nous nous permettons de rappeler que ce n'est qu'à une faible majorité et après une campagne extraordinairement passionnée, qu'un referendum récent s'est prononcé contre le maintien du régime existant ; nous ajouterons que, dans certains Cantons et non des moindres, la majorité s'est manifestée en faveur du maintien de ce régime.

En Italie, disent encore les partisans du Monopole,

c'est maintenant l'Etat qui, seul, exploite l'Assurance sur la Vie.

Nous répondrons que l'expérience est encore trop récente pour qu'on puisse se prononcer, et nous rappellerons les difficultés qui se sont élevées entre l'Etat italien et les Compagnies d'Assurances étrangères, difficultés qui sont encore loin à l'heure actuelle d'être solutionnées.

En France, l'Etat ne pourrait monopoliser l'exploitation des Assurances qu'après avoir justement et préalablement indemnisé tous ceux à qui cette expropriation causerait un préjudice : les actionnaires, les agents et courtiers, les salariés.

Les bénéfices financiers que l'Etat retirerait de cette exploitation ne compenseraient certainement pas le sacrifice pécuniaire considérable que nécessiterait cette expropriation.

Ces bénéfices seraient d'autre part peu de chose à côté des ressources considérables que l'Etat retire aujourd'hui, sous formes de taxes et d'impôts divers, de l'exploitation des diverses formes d'Assurances par l'initiative privée. Le contribuable n'y trouverait donc aucun intérêt.

Cette mainmise de l'Etat sur une industrie privée ne paraît pas plus souhaitable pour le public :

Le commerçant, l'industriel, le simple particulier, sont aujourd'hui sollicités à domicile par des intermédiaires, qui ne demandent qu'à leur donner tous les renseignements qu'ils peuvent désirer et vont même plutôt au-devant de ces désirs, en leur expo-

sant, sans qu'ils le demandent, les risques qu'ils courent, et l'intérêt qu'ils ont à s'assurer.

Avec le Monopole, ce commerçant, cet industriel, ce simple particulier, seraient obligés de se rendre eux-mêmes dans les Bureaux de l'Administration, où ils devraient s'adresser à des fonctionnaires sûrement moins complaisants que ces intermédiaires. Il est alors à peu près probable qu'ils ne s'assureraient plus ou qu'ils s'assureraient moins. Et cela est si vrai que les *partisans du Monopole*, eux-mêmes, déclarent que celui-ci n'est pas possible sans *l'obligation*.

Monopole. Obligation. — Telles sont les deux caractéristiques de la Caisse de Prévoyance.

Le législateur du 21 avril 1898, en créant l'institution de la Caisse de Prévoyance, a fait faire un pas en avant au socialisme d'Etat.

Si donc la majorité du Parlement n'est pas socialiste, elle le reconnaîtra un jour, en faisant table rase de l'institution de la Caisse de Prévoyance des Marins Français, ou du moins en réduisant ses attributions et en limitant son rôle à celui d'une Caisse Nationale d'Assurances contre les accidents des marins, analogue à la Caisse Nationale d'assurances en cas d'accident.

La Loi du 9 avril 1898 serait alors étendue à tous les salariés de l'industrie maritime, comme elle l'a été à ceux du commerce (Loi du 12 avril 1906) comme elle va l'être incessamment aux gens de maison, aux salariés des industries forestières, et dans un avenir

plus ou moins lointain aux ouvriers agricoles. Bien que nous soyons partisans de la distinction entre les accidents provenant du maniement de l'outil-bateau, et ceux résultant du « fait de Dieu », comme disent les Anglais, nous estimons que cette distinction ne doit pas être spéciale à l'industrie maritime. Cette distinction a déjà été faite par la jurisprudence qui a décidé que les accidents dus aux forces de la nature (foudre, insolation, etc.) ne pouvaient donner ouverture à la Loi du 9 avril 1898, comme étant survenus à l'occasion du travail (1), si ce n'est dans le cas où ce travail a contribué ces forces en mouvement ou à en aggraver les effets.

Parmi les décisions rapportées ci-dessus, certaines sont relatives à des accidents en tous points semblables à ceux dont peuvent être victimes les marins.

Mort d'un marinier foudroyé en conduisant un radeau. Trib. civ., Bourg, 30 janv. 1900.

Mort d'un ouvrier occupé dans une barque à extraire

(1) Civ. r. 10 déc. 1902. D. P. I. 331.

Toulouse, 11 juin 1903, D. P. 1904. II. 172.

Req., 15 juin 1903, D. P. 1904. I. 262.

Civ. r., 2 mars 1904. D. P. 1904. I. 553.

Trib. civ. Bourg, 30 janv. 1900. D. P. 1901. II. 339.

Trib. civ. Batonne, 20 mars 1900. D. P. *ibid.*

Trib. civ. Bordeaux, 3 déc. 1900. D. P. *ibid.*

Toulouse, 11 juin 1903. D. P. 1904. II. 172.

Trib. civ. Rennes, 23 mars 1900. D. P. 1901. II. 339.

Trib. civ. Wassy, 22 nov. 1900. D. P. *ibid.*

Trib. civ. Troyes, 12 déc. 1900. D. P. *ibid.*

Trib. civ. Lyon, 3 mai 1901. D. P. *ibid.*

Civ. r., 10 déc. 1902. D. P. 1903. I. 331.

Req., 8 juin 1904. D. P. 1906. I. 107.

du sable et qui, surpris par un ouragan subit, à chaviré et s'est noyé, le fait d'extraire du sable n'ayant pu en rien contribuer à déchaîner la tempête ou à en aggraver les effets. Toulouse, 11 juin 1903.

La distinction entre les accidents du travail et ceux dus aux forces de la nature, résulte donc de la Loi du 9 avril 1898 elle-même, et n'a pas besoin de faire l'objet d'un texte spécial.

Si cette Loi du 9 avril 1898 était étendue aux industries maritimes, ce serait à l'armateur (ou à son assureur) qu'il appartiendrait de prouver que l'accident est dû aux forces de la nature.

Dans les cas où il rapporterait cette preuve, le marin tué ou blessé n'aurait droit à aucune indemnité. Il appartiendrait aux salariés de l'industrie maritime de contracter eux-mêmes une assurance complémentaire pour le cas où cette preuve serait faite. Nous sommes persuadé que les Compagnies d'Assurances privées consentiraient à garantir ce risque moyennant une prime annuelle minime.

Le contrat prévoyant des indemnités forfaitaires pour les cas de mort, incapacité permanente, totale ou partielle, incapacité temporaire, contiendrait une clause ainsi conçue :

Il est bien entendu que le présent contrat ne donnera lieu au versement des indemnités prévues en faveur de l'assuré ou de ses ayants droit qu'au cas où l'armateur patron ou à son défaut l'assureur qu'il se sera substitué, aura déjà fait juger définitivement que l'accident est dû à

une force de la nature et qu'il ne donne point ouverture à la Loi du 9 avril 1898 et à celle du.....

Les contrats contenant pareille clause ne pourraient donc jamais donner naissance à des procès et cela diminuerait d'autant le coût de la prime.

Le seul obstacle à l'extension de la Loi du 9 avril 1898 aux entreprises maritimes paraît être le fait que le marin, pour ne pas perdre au change, devrait continuer à être garanti pour les maladies ayant leur cause directe dans un risque de leur profession.

Cet obstacle n'est cependant pas insurmontable. La question des « maladies professionnelles » chez les ouvriers de l'industrie est depuis longtemps à l'étude et nous croyons pouvoir affirmer que le jour n'est pas loin où la théorie du « risque professionnel » leur sera étendue.

En ce qui concerne les marins, la loi qui leur accorderait le bénéfice de la Loi du 9 avril 1898 et des lois postérieures, pourrait décider que ce bénéfice s'étendra aux maladies ayant leur cause directe dans un risque de leur profession.

Cette loi pourrait revêtir la forme suivante :

PROJET DE LOI

ARTICLE PREMIER. — La législation sur les responsabilités des accidents du travail est étendue à toutes les entreprises maritimes au profit exclusif de tous les inscrits maritimes, à partir de l'âge de dix ans, et du personnel non inscrit embarqué sur tous les bâtiments de mer français autres que les navires de guerre ou ceux affectés exclusivement à un service public.

ART. 2. — Les maladies atteignant les marins et ayant leur cause directe dans un risque de leur profession leur donnent droit aux mêmes indemnités que les accidents survenus par le fait du travail ou à l'occasion du travail.

ART. 3. — Si le matelot a dû être laissé à terre, il est rapatrié aux dépens du navire ; toutefois, le capitaine peut se libérer en versant entre les mains de l'autorité française une somme à déterminer d'après un tarif qui sera arrêté par un règlement d'administration publique lequel devra être révisé tous les trois ans.

L'indemnité journalière du marin laissé à terre lui est payée jusqu'à sa guérison ou jusqu'au moment de la consolidation de la blessure ou le jour où la maladie devient chronique.

ART. 4. — Les articles 262, 263, 264 et 265 du Code de commerce, la Loi du 29 décembre 1905 et celles postérieures qui l'ont modifiée ou complétée, sont supprimées.

ART. 5. — La Caisse Nationale de Prévoyance continuera à verser aux bénéficiaires les indemnités prévues par la Loi du 29 décembre 1905, mais seulement pour les accidents et ma-

ladies survenus avant la promulgation de la présente loi (1).

L'excédent des ressources de la Caisse de Prévoyance sera, s'il y a lieu, affecté à la constitution d'un fonds de garantie spécial analogue à celui prévu par l'article 24 de la Loi du 9 avril 1898.

ART. 6. — Tant qu'elle n'aura pas été débarquée et durant son rapatriement, la victime sera soignée par le médecin du bord, s'il y en a un. Elle pourra toujours, dès son débarquement, faire choix elle-même de son médecin et de son pharmacien, conformément à la Loi du 9 avril 1898.

ART. 7. — Toutes les règles de procédure et de compétence édictées par la Loi de 1898 sont applicables aux marins victimes de risques de leur profession. Toutefois, et jusqu'au débarquement de la victime, les attributions du juge de paix sont confiées au capitaine, mais avec la restriction que les décisions du capitaine seront toujours susceptibles d'appel devant le juge de paix.

Le délai d'appel de la décision du capitaine aura comme point de départ le jour du débarquement.

ART. 8. — Seules les Sociétés mutuelles, Compagnies anonymes et Syndicats de garantie, autorisés à pratiquer l'assurance contre les accidents du travail, pourront assurer individuellement les marins contre les accidents causés par la force de la nature et ne donnant pas lieu à l'application de la présente loi.

ART. 9. — Toutes les dispositions de la Loi du 9 avril 1898, non contraires à la présente loi, sont applicables aux marins victimes de risques de leur profession.

(1) L'application de cette disposition ne serait guère possible si la loi du 29 décembre 1905 avait adopté le système de la Répartition. Elle n'eût nécessité aucune mesure spéciale, avec le système adopté par la Loi du 29 décembre 1905, un règlement d'administration publique pouvait régler les détails de cette application.

MODÈLE DE POLICE D'ASSURANCE CONTRE LES RISQUES PROFESSIONNELS DES MARINS

LOI DU 9 AVRIL 1898, DES 22 MARS 1902, 31 MARS 1905,
12 AVRIL 1906 ET DU

Autorisation ministérielle du

Considérations générales de la police

OBJET DE L'ASSURANCE

ARTICLE PREMIER. — Le présent contrat a pour objet de garantir, dans tous les cas, sans aucune exception ni réserve, même en cas de faute inexcusable du patron, le souscripteur contre les obligations mises à sa charge par la Loi du 9 avril 1898, modifiée par celles des 22 mars 1902, 31 mars 1905, 12 avril 1906 et envers ses matelots, mous-
ses, officiers, pilotes, ouvriers, apprentis, et employés des deux sexes (régulièrement inscrits sur les livres de paie), atteints d'accidents ou de maladie, ou leurs représentants, dans les conditions énoncées par lesdites Lois.

ART. 2. — L'assurance porte et la prime est due sur tout le personnel (matelots, mous-
ses, officiers, pilotes, ouvriers, apprentis et employés) que le souscripteur pour l'exécution des travaux de la profession déclarée par lui, occupe ou pourra occuper par la suite, en quelque lieu que ce soit à bord de tous ses navires et dans tous ses établissements ou chantiers. Elle s'applique également aux préposés dont le salaire excède 2.400 fr. qui sont garantis conformément à l'article 2 de ladite Loi. Toutefois, elle ne s'applique pas aux membres de la famille du souscripteur (ascendants, descendants, conjoint, frères et sœurs), ni aux sous-entrepreneurs ou tâcherons, ni au personnel occupé par ces derniers, à moins de convention

expresse et d'indication nominative et préalable faite dans les conditions particulières de la police ou par avenant.

Le souscripteur devra, à peine de déchéance, tenir un livre de paie et y inscrire régulièrement les nom, prénoms, âge, profession, salaires et rémunérations de tout le personnel susdit, sans exception. La Compagnie aura en tout temps le droit de faire vérifier l'exactitude de ce livre lorsqu'elle le jugera à propos.

A cet effet, le souscripteur devra communiquer aux délégués de la Compagnie tous les registres et pièces de comptabilité, et notamment les rôles d'équipage sur lesquels la Compagnie se réserve le même droit de vérification.

Toutes modifications apportées par le souscripteur aux conditions et au mode de fonctionnement de son industrie, ainsi que tous changements d'outillage, devront être préalablement déclarés à la Compagnie qui donnera acte de la déclaration, par un avenant conforme.

Si ces modifications aggravent le risque la Compagnie pourra demander l'augmentation de la prime, et, en cas de refus du souscripteur, résilier la police, les primes échues ou exigibles lui restant intégralement acquises.

PRIMES ET DÉCLARATIONS DE SALAIRES

ART. 3. — La prime est calculée sur le montant des salaires ; elle est payable de la manière déterminée aux conditions particulières de la police, et contre quittance émanant de la Direction.

Le souscripteur doit verser à la Compagnie une provision, calculée sur les salaires et rémunérations de tout ordre touchés par son personnel dans le cours d'une année et fixée aux conditions particulières.

Cette provision sera affectée, à due concurrence, au paiement de la dernière prime, quand le contrat prendra fin, pour quelque cause que ce soit, et l'excédent, s'il y a lieu, sera remboursé au souscripteur.

Il doit être tenu compte, pour le calcul des primes, de la totalité des rémunérations effectives touchées par le person-

nel du souscripteur, soit en argent, soit en nature (logement, chauffage, nourriture, pourboires, etc.), qui devront être indiquées dans les déclarations trimestrielles. Les ouvriers et matelots âgés de moins de seize ans et les apprentis ou mousses devront être compris pour un salaire au moins égal au salaire le plus bas des ouvriers ou matelots valides de la même profession occupés dans l'entreprise (articles 8 et 10 de la Loi ci-dessus).

La Compagnie aura en tout temps le droit de faire vérifier l'exactitude de ces relevés. A cet effet, le souscripteur devra communiquer aux délégués de la Compagnie tous ses registres et pièces de comptabilité quelconques, rôles d'équipage, etc.

Dans le cas où le souscripteur ne pourrait pas produire ou ne tiendrait pas de livre de paie, la prime serait calculée d'après les déclarations faites dans la présente police, sous réserve de pénalités prévues en cas de sinistre.

La garantie ne prend effet que du lendemain à midi du paiement de la première prime ou de la provision indiquée ci-dessus.

ART. 4. — En cas de non paiement des primes ou de défaut de déclaration des salaires aux époques respectivement fixées dans la police, et trois jours après l'envoi d'une lettre recommandée, qui, de convention expresse, vaudra mise en demeure, la garantie sera auspendue au regard du souscripteur, jusqu'au lendemain du complet paiement des primes, et la Compagnie aura le droit de le poursuivre en justice, et même de résilier la police par une deuxième lettre recommandée, soit dès l'expiration dudit délai de trois jours, soit durant les poursuites, à toute époque, jusqu'au paiement des primes arriérées, les primes échues ou exigibles jusqu'à la résiliation lui restant acquises ; si le souscripteur est admis à payer la prime par fraction la prime de l'année entière devient exigible à défaut de paiement d'une des fractions à son échéance.

Il est expressément convenu que la Compagnie justifiera de façon suffisante de l'envoi des lettres recommandées et de leur contenu par la seule production de ses copies de lettres

et des récépissés de la poste, et que ces lettres produiront leurs effets, nonobstant le refus du destinataire.

ART. 5. — La Compagnie s'obligeant, aux termes du présent contrat, et jusqu'à sa résiliation, à effectuer tous paiements d'indemnités et toutes constitutions de réserves pour rentes, en raison de sinistres qui peuvent atteindre le personnel assuré, le souscripteur, qui aura induit la Compagnie en erreur, soit sur le nombre du personnel, soit sur la profession, soit sur l'appréciation du risque, soit sur le montant des salaires et rémunérations perdra le bénéfice de l'assurance.

Il en sera de même, en cas d'accident survenu à un ouvrier qui ne serait pas régulièrement inscrit sur les livres ou feuillets de paie du souscripteur, en cas de destruction des livres de paie ou de comptabilité autrement qu'à la suite d'un cas de force majeure, ou dans le cas où il ne serait pas tenu de livre régulier conformément à l'article 2.

Les primes payées ou exigibles, ainsi que celles applicables aux salaires non déclarés, resteront acquises à la Compagnie, qui aura, en outre, le droit de résilier la police par lettre recommandée.

SINISTRES

ART. 6. — La Compagnie étant, par les présentes, substituée au souscripteur pour le règlement des indemnités dues aux victimes d'accidents ou à leurs représentants, a seule la direction des procès.

En conséquence, le souscripteur est tenu, à peine de déchéance, de faire parvenir au plus tôt à la Compagnie, au plus tard dans les huit jours de chaque débarquement, une copie conforme de la déclaration et du certificat médical initial; le souscripteur devra en outre donner à la Compagnie tous les renseignements qu'elle croira devoir lui demander sur les causes et les suites de l'accident. Il devra également lui transmettre, dans les trois jours de leur réception, tous avis, lettres, sommations, citations et pièces quelconques qui lui seraient adressés, ou signifiés, ainsi qu'à ses préposés, à

l'occasion des accidents. Aucun règlement amiable ne pourra être fait en dehors de la Compagnie.

Les rentes seront payables conformément à la Loi ; les indemnités quotidiennes seront payées par l'assuré, après autorisation de la direction de la Compagnie, et remboursées par un mandat dont le montant viendra en déduction de la prime du trimestre courant.

ART. 7. — La Compagnie est subrogée par les présentes dans tous les droits et actions du souscripteur contre les auteurs responsables de l'accident, dans les termes de l'article 7 de la Loi du 9 avril 1898 modifiée par celle du 22 mars 1902.

DURÉE DU CONTRAT

ART. 8. — Le présent contrat est souscrit pour dix ans. Il engage non seulement le souscripteur, mais aussi ses héritiers, représentants ou ayants droit ; il conserve encore son effet avec tout souscripteur qui constitue une Société, ou avec toute Société qui se modifie, ou avec tout associé qui continue l'industrie ou l'exploitation, ou entreprend une industrie ou une exploitation semblable, après la dissolution de la Société. En cas de cession totale ou partielle, le souscripteur s'oblige à faire signer par son acquéreur un transfert du présent contrat au nom de ce dernier, sous peine de payer à la Compagnie, outre les primes dues, le montant d'une année de prime à titre d'indemnité.

Toutefois ces diverses mutations devront être signalées dans la huitaine à la Compagnie et les nouveaux titulaires ne seront assurés qu'après la signature d'un avenant conforme, et paiement d'une nouvelle provision, s'il y a lieu, la Compagnie se réservant, dans ces divers cas, le droit de résilier le contrat par simple lettre.

La police est résiliée de plein droit, en cas de faillite ou de liquidation judiciaire, la prime de l'année courante demeurant acquise à la Compagnie.

A l'expiration de la période pour laquelle la police a été souscrite, elle continue par périodes successives de cette même

durée, si aucune des parties n'a déclaré, par lettre recommandée six mois avant l'expiration de la période en cours, son intention de faire cesser l'assurance.

ART. 9. — La Compagnie se réserve toujours le droit de résilier la police, par lettre recommandée :

1° Après chaque sinistre déclaré et au plus tard dans le mois qui suivra le règlement du sinistre ;

2° Lorsque l'assuré n'aura pas armé de navires pendant au moins une année.

Cette résiliation ne prendra effet que quinze jours après le dépôt à la poste de la lettre recommandée.

Les primes encaissées demeurent toujours acquises à la Compagnie, sans préjudice de ses droits pour le recouvrement des primes arriérées et des fractions de primes échues.

CLAUSES GÉNÉRALES

ART. 10. — Il est expressément convenu entre les parties, pour éviter des frais inutiles, que les contestations qui pourraient s'élever entre elles devront être portées par voie d'action principale devant les Tribunaux légalement compétents.

ART. 11. — Aucune clause de déchéance ne sera, en aucun cas, opposée aux ouvriers créanciers, bénéficiaires des Lois du 9 avril 1898 et du

En ce qui concerne le souscripteur, la Compagnie aura le droit de lui réclamer le remboursement des sommes qu'elle aura eu à déboursier ou à mettre en réserve pour les accidents exclus en vertu des articles 2, 3, 4, 5 et 6, notamment pour défaut de paiement des primes, inexactitudes sur le montant des salaires et rémunérations diverses ou l'importance du risque, défaut ou retard de déclaration ou de transmission des pièces, absence ou irrégularité des livres de paie, etc.

Le calcul de ces remboursements sera fait suivant les barèmes établis par la Caisse Nationale de l'Etat.

Toutefois, dans le cas où des inexactitudes de déclaration ou des omissions d'inscription seraient le résultat d'erreurs purement matérielles, l'assuré pourra être relevé de la

déchéance encourue, en versant à la Compagnie une somme égale au triple des primes afférentes aux salaires omis ou non déclarés.

Les primes payées ou exigibles, ainsi que celles applicables aux salaires dissimulés, resteront acquises à la Compagnie.

ART. 12. — Le présent contrat sera résilié de plein droit, dans le cas où la Compagnie cesserait de remplir les conditions fixées par les lois et décrets susvisés.

ART. 13. — Aucun inspecteur ou agent n'a pouvoir pour modifier le texte des conditions générales ou particulières du présent contrat, pour proroger l'échéance d'une prime pour exonérer ou relever le contractant d'une déchéance, pour donner quittance, pour transiger ou pour lier la Compagnie par des promesses, de quelque nature qu'elles soient ; ces pouvoirs n'appartiennent qu'au directeur de la Compagnie à Paris.

Conditions particulières

La Compagnie aux conditions générales ci-dessus, garantit M. des obligations mises à charge par la Loi du 9 avril 1898, modifiée par celles des 22 mars 1902, 31 mars 1905, 12 avril 1906 et envers ses matelots, mousses, officiers, pilotes, ouvriers, apprentis et employés.

Le Souscripteur déclare exercer la profession de

Le salaire le plus bas des ouvriers valides occupés dans l'entreprise ou dans une entreprise similaire est de francs par jour en espèces et nature.

Le taux de la prime de cette assurance est fixée à
. . . des salaires et rémunérations diverses. Le Souscripteur déclare que les appointements, salaires, pourboires et rémunérations diverses touchés annuellement par son personnel s'élèvent à une somme approximative de
. en conséquence, il s'engage à verser la somme de pour provision.

Il demeure convenu que si les Lois des 9 avril 1898, 22 mars 1902, 12 avril 1906 et venaient à

être amendées, les garanties résultant du présent contrat, ainsi que les primes, seraient modifiées en conséquence.

Le droit d'admission est fixé à la somme de.

Fait double à Paris, et les

Le Souscripteur, Un Administrateur, Le Directeur,

**Modèle de police individuelle complémentaire
contre les accidents causés par les forces de la nature
aux marins français.**

Entre les soussignés : 1° M. ; 2° La Compagnie il a été convenu ce qui suit :

DÉCLARATIONS PRÉLIMINAIRES

ARTICLE PREMIER. — M.
déclare être né à. département d.
. le n'être atteint
d'aucune infirmité ou maladie grave et permanente et que
ses occupations consistent.
.

Ces déclarations, soit du Contractant, soit du tiers assuré, servent de base à l'assurance et à la fixation de la prime.

Toute réticence, toute dissimulation d'infirmité, toute déclaration fausse ou inexacte sur la nature du travail ou des occupations habituelles de l'assuré, entraîne, de plein droit, la nullité de l'assurance.

En outre, l'assuré déclare. être assuré à
. Compagnie
.

RISQUES GARANTIS

ART. 2. — Sur la foi de ces déclarations, la Compagnie garantit aux conditions qui suivent, les indemnités stipulées dans la présente police, en cas de blessures reçues au cours du travail et causées par les forces de la nature, et seulement au cas où il aura été jugé définitivement que le souscripteur n'a point droit au bénéfice de la loi du.

ART. 3. — La présente assurance n'a d'effet qu'au cours de la navigation sur les mers et océans suivants

EXCLUSIONS

ART. 4. — La Compagnie n'admet pas au bénéfice de l'assurance les personnes atteintes d'infirmités ou de maladies graves ou permanentes, non plus que celles âgées de moins de dix ans ou de plus de soixante ans.

Elle ne garantit en aucun cas la maladie et notamment la mort, l'infirmité ou l'invalidité de travail provenant d'anévrisme, de congestion, d'érésypèle, de hernie, de rhumatisme, d'ulcère variqueux, de lumbago afrigoré, d'apoplexie et d'épilepsie.

Elle ne répond pas non plus des conséquences du délire, du cas de suicide, ou de la tentative de suicide (alors même qu'ils seraient dus à un dérangement des facultés mentales) des cas de guerre ou d'émeute, de rixe ou de lutte (sauf le cas constaté de légitime défense), de duel, d'ivresse, d'opérations chirurgicales n'étant pas nécessitées par un accident garanti par la présente police, de mutilations volontaires, du sport vélocipédique, de l'automobilisme, de l'aviation, de l'aérstation, ainsi que des paris, matches, courses de toute espèce sur terre et sur eau. Toutefois, l'exercice des sports ci-dessus peut être garanti, mais seulement par clause spéciale et moyennant une prime supplémentaire.

Ne peuvent être assurés les aveugles, les sourds, les para-

lytiques, les épileptiques, les aliénés, non plus que ceux qui ont déjà été frappés d'apoplexie.

En conséquence, toute assurance en cours cesse de plein droit de bénéficier à l'assuré, au moment où celui-ci rentre dans l'une de ces catégories.

INDEMNITÉ

ART. 5. — En cas de mort résultant directement et incontestablement de l'accident, la Compagnie garantit un capital de payable à son bénéficiaire désigné, à son défaut à l'époux survivant et à défaut de celui-ci aux héritiers naturels du défunt, dans l'ordre et la proportion de leurs droits successibles jusqu'au deuxième degré inclusivement.

ART. 6. — En cas d'infirmité, la Compagnie garantit à l'assuré, dans la proportion prévue par la classification ci après, au maximum une somme de payable à lui-même :

	0/0
Perte totale des deux yeux.	100
Aliénation mentale incurable et totale	100
Perte des deux bras ou des deux mains	100
Perte d'un œil.	30
Ablation de la mâchoire inférieure	30
Surdité incurable et totale.	20

	<i>Droit</i>	<i>Gauche</i>
	0/0	0/0
Perte d'un bras ou d'une main.	50	40
Fracture non consolidée d'un bras.	25	20
Ankylose de l'épaule	25	20
Ankylose du coude.	20	15
Ankylose du poignet	20	15
Perte du pouce	20	15
Amputation de l'index	15	10
Amputation du pouce et d'un doigt	25	20

	<i>Droit</i>	<i>Gauche</i>
	o/o	o/o
Amputation d'un doigt	10	8
Perte d'un bras et d'une jambe		100
Perte d'un bras et d'un pied		100
Perte d'une main et d'une jambe		100
Perte d'une main et d'un pied.		100
Perte des deux jambes		100
Perte des deux pieds.		100
Perte d'une jambe		50
Perte d'un pied		40
Amputation partielle d'un pied		20
Ankylose de la hanche		30
Ankylose du genou		20
Fracture non consolidée d'une jambe		25
Fracture non consolidée d'une cuisse		35
Fracture non consolidée de la rotule.		20
Raccourcissement d'au moins 5 centimètres d'un membre inférieur		15
	<i>Droit</i>	<i>Gauche</i>
	o/o	o/o
Amputation de deux doigts	15	12
Amputation de trois doigts.	25	20
Amputation de quatre doigts y compris le pouce.	35	30
Raccourcissement d'au moins 3 centimètres d'un membre inférieur		10
Amputation du gros orteil ou de deux ou trois orteils		10

L'ankylose du pouce, des doigts ou des orteils ne donnera droit qu'à 50 o/o des indemnités prévues pour la perte des dits organes.

Dans le cas où un accident aurait occasionné deux ou plusieurs infirmités de degrés différents, ne constituant pas par leur réunion une infirmité d'un autre degré prévu par la police, l'assuré n'aura droit qu'à l'indemnité prévue pour la plus grave de ces infirmités.

En cas de perte incomplète de la vue, l'indemnité sera proportionnelle à la diminution d'acuité du rayon visuel. En cas de perte partielle d'un membre, en dehors des cas spécifiés au tableau ci-dessus, l'indemnité sera proportionnelle à la diminution de la capacité de ce membre, sans toutefois pouvoir excéder 50 o/o de celle prévue pour sa perte totale.

Les accidents qui n'auront pas pour conséquence l'une des infirmités désignées ci-dessus seront réglés conformément à l'article 7 ci-après.

Le degré d'infirmité est fixé d'un commun accord après l'examen du médecin de la Compagnie ou par expertise contradictoire faite par le médecin de l'assuré et celui de la Compagnie. En cas de divergence d'opinions, les médecins se rapporteront à l'avis d'un tiers expert nommé à frais communs amiablement, ou sur simple requête de l'une des parties par le Président du Tribunal. Il ne pourra être exercé d'action judiciaire, qu'au cas où le désaccord persisterait sur le degré d'infirmité fixé par le tiers expert.

ART. 7. — En cas d'invalidité temporaire et absolue pour l'assuré de se livrer à ses occupations habituelles, la Compagnie garantit une indemnité quotidienne fixée à à partir du lendemain de l'accident; mais qui ne lui sera payée qu'après sa guérison.

L'indemnité quotidienne cessera d'être due aussitôt après la consolidation de la blessure.

Elle sera payée en entier : 1^o à l'assuré employé par autrui, pendant tout le temps qu'il sera complètement empêché de vaquer aux occupations pour lesquelles il est salarié ;

2^o A l'assuré exerçant seul sa profession, toutes les fois que sa blessure lui interdira tout travail professionnel ;

3^o A l'assuré dont la profession ou les fonctions déclarées dans la police, excluant tout travail manuel permanent, se bornent à un rôle de surveillance ou de direction, lorsque l'accident le tiendra personnellement éloigné de ses occupations et d'une manière absolue.

DURÉE DU CONTRAT ET PRIMES

ART. 8. — Le présent contrat, sauf convention spéciale, est conclu pour une durée de dix ans. A l'expiration de la période pour laquelle la police a été souscrite, l'assurance continue pour une durée semblable et la même continuation aura lieu successivement à l'expiration de chaque période nouvelle, à moins que l'une des parties n'ait déclaré, six mois au moins avant cette expiration, par une lettre recommandée, l'intention de faire cesser son engagement.

ART. 9 — Les primes sont payables d'avance au siège de la Compagnie, contre quittance émanant de la Direction ; la première prime et le coût de la police sont payables comptant ; la Compagnie n'est obligée qu'après ce paiement ; les primes des années suivantes sont payables d'avance aux échéances fixées, sauf le cas de force majeure.

A défaut de paiement dans le délai de quinzaine, et trois jours après l'envoi par la Compagnie au domicile du contractant d'une lettre recommandée, portant le rappel de l'échéance, qui, de convention expresse, vaudra mise en demeure, la garantie est suspendue et nul ne peut prétendre à une indemnité pour aucun des accidents survenant jusqu'au lendemain à midi du jour où les primes arriérées auront été payées à la Compagnie.

Les frais de poursuites, de même que ceux d'enregistrement de la police, sont à la charge du souscripteur qui y aura donné lieu.

La Compagnie se réserve le droit de résilier la présente police : 1^o après chaque sinistre ; 2^o en cas de défaut de paiement des primes dues par l'assuré. La police sera également résiliée de plein droit par le fait du paiement d'une indemnité pour l'une des infirmités énoncées au tableau ci-dessus.

Toutes les primes échues au jour de la résiliation ou de l'annulation restent acquises à la Compagnie.

DÉCLARATIONS DE SINISTRES

ART. 10. — Dans les quarante-huit heures qui suivront un accident, sauf le cas de force majeure, l'assuré ou les ayants-droit devront le faire constater par un médecin et en aviser par lettre recommandée la direction à Paris.

Le délai de déclaration ne peut excéder quarante-huit heures à partir du moment où la force majeure aura cessé, ou du jour du débarquement.

Ils devront également, sauf le cas de force majeure, faire parvenir à leurs frais, dans le délai de huit jours, au siège de l'agence :

1^o Une déclaration signée, contenant les nom, prénoms, âge et domicile du sinistré, les circonstances et le lieu de l'accident ;

2^o Le certificat du médecin appelé, relatant les causes de l'accident et ses conséquences probables ;

3^o Les noms et adresses des témoins de l'accident, et leur déclaration écrite en rapportant les circonstances.

Le médecin, les agents ou inspecteurs de la Compagnie devront, sous peine de déchéance de garantie, avoir un libre accès auprès du sinistre afin de constater son état.

L'inaccomplissement, dans les délais prescrits, des formalités prévues par le présent article, fait perdre tout droit à l'indemnité. Dès que le chômage a cessé, l'assuré doit faire parvenir, à ses frais, à la Compagnie, un certificat fixant la date de guérison et indiquant si le chômage a été total ou partiel.

Dans aucun cas, la Compagnie ne peut être responsable des suites d'un sinistre déjà réglé et pour lequel une quittance régulière lui aura été donnée.

Celui qui emploie sciemment des moyens ou documents mensongers, à l'effet d'exagérer les suites de l'accident, est entièrement déchu de tous droits à une indemnité ; sa police est résiliée de plein droit et les primes échues sont acquises à la Compagnie.

ART. 11. — Dans le cas où une police aurait été sous-

crite antérieurement ou serait souscrite postérieurement à une autre Compagnie, l'assuré ou le contractant sera tenu d'en faire la déclaration à la Compagnie qui aura le droit, soit de continuer, soit de résilier la présente police.

A défaut de déclaration dans les trois jours, l'assuré ou les bénéficiaires seront déchus de tous droits spécifiés dans le présent contrat.

Tout sinistre survenu avant la déclaration qui précède ne sera pas couvert par la police.

ART. 12. — Si l'assuré vient à changer de profession, ou à exercer la profession déclarée dans la police, dans des conditions autres que celles indiquées, s'il se livre à des manipulations dangereuses non déclarées dans la police, s'il vient à être atteint d'une infirmité, si le risque se trouve modifié en un mot d'une manière quelconque, avis spécial doit en être donné à la Compagnie par pli recommandé, dans le délai de trente jours, faute de quoi l'effet de l'assurance est suspendu et l'assuré perd tous ses droits à une indemnité en cas de sinistre, tout en demeurant tenu du paiement des primes.

Dans ces divers cas la Compagnie aura la faculté de résilier le contrat ou de fixer une prime nouvelle d'après l'aggravation ou la distinction du risque.

En cas d'augmentation de la prime, l'assuré peut à son gré continuer l'assurance aux nouvelles conditions ou en demander la résiliation en payant une année de prime comme indemnité.

Dans ce dernier cas, l'indemnité de résiliation est calculée sur le prix de la prime primitive. Si, nonobstant les changements indiqués, la police ne subit aucune modification ou est simplement réduite, l'assuré est tenu à la continuation de l'assurance.

ART. 13. — Toute action judiciaire en paiement d'indemnité est prescrite par un an à compter du jour de l'accident ;

La Compagnie abandonne au profit de l'assuré tout recours contre les tiers auteurs responsables des accidents.

ART. 14. — Toutes les contestations judiciaires entre la Compagnie et les contractants seront jugés par les Tribunaux

ordinaires, la Compagnie faisant, pour ce qui la concerne, élection de domicile à Paris ; toutes demandes formées contre elle devront être portées devant les Tribunaux légalement compétents.

ART. 15. — Aucun inspecteur ou agent n'a pouvoir pour modifier le texte des conditions générales ou particulières du présent contrat, pour proroger l'échéance d'une prime, pour exonérer ou relever le contractant d'une échéance, pour donner quittance, pour transiger ou pour lier la Compagnie par des promesses, de quelque nature qu'elles soient ; ces pouvoirs n'appartiennent qu'au Directeur de la Compagnie à Paris.

Conditions particulières

La prime du précédent contrat est fixée à la somme de. .
payable par
Fait à., le.

Le Souscripteur. Un Administrateur. Le Directeur

BIBLIOGRAPHIE

- ARTHUR DESJARDINS. — Traité de Droit Commercial Maritime.
LYON-CAEN et RENAULT. — Droit Commercial, t. V.
SALAUN. — Prévoyance maritime et initiative privée, *Réforme Sociale*, février 1900.
SACHET. — Accidents du Travail, t. I, n^{os} 100-102.
LOUBAT. — Accidents du Travail, n^o 105.
AUBRY et RAU. — T. V, 5^e édition.
FILLEAU. — Traité de l'Engagement.
RIVIÈRE. — Les Lois usuelles.
BELLAN. — Les Assurances ouvrières devant le Congrès de Vienne.
DELEARDE et RENARD. — Assurance des Gens de Mer contre les Accidents du Travail.
DURASSIER. — Rapport au Ministère de la Marine sur les modifications à apporter à la loi du 21 avril 1898.
VIELJEUX. — Une Loi à refaire, 1900.
DALLOZ. — Répertoire, Supplément, Recueil périodique.
SIREY — Recueil général des Lois et Arrêts.
Revue Internationale de Droit maritime.
Gazette des Tribunaux, Gazette du Palais, Journal de Jurisprudence de Marseille et du Havre, Les Lois Nouvelles, Bulletin du Comité permanent des Accidents du Travail.

Documents officiels

- MARTIN NADAUD. — Proposition de Loi, 4 novembre 1881.
F. FAURE. — Rapport au nom de la Commission de la Marine, 15 octobre 1888.

- LE MYRE DE VILERS. — Rapport à la Chambre sur la Création
d'une Caisse de Prévoyance pour les Marins, 2 avril 1898.
TOULLIER. — Rapport au Sénat, 6 avril 1898.
GAUTRET. — Proposition de Loi, 6 mars 1900.
CARNAUD. — Proposition de Loi, 18 juin 1901.
LE BAIL — Proposition de Loi. 4 décembre 1903.
— Rapport à la Chambre, au nom de la Commission de la
Marine, sur les modifications à apporter à la Loi du
21 avril 1898, 5 juillet 1905.
MONIS. — Rapport au Sénat, au nom de la Commission de la
Marine, 16 décembre 1905.
— Rapports annuels au Ministère, sur le fonctionnement de
la Caisse de Prévoyance.

LU ET APPROUVÉ :

Le Président,

Raoul JAY.

VU :

Le Doyen,

CAUWÈS.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :

Le Recteur de l'Académie de Paris,

L. LIARD.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION	1

PREMIÈRE PARTIE

DU PAIEMENT DES LOYERS ET DU TRAITEMENT DES MARINS MALADES OU BLESSÉS (Art. 262, 263 et 264 du Code de commerce)

CHAPITRE PREMIER

<i>Marins malades au cours du voyage ou blessés au service du navire.</i>	7
1 ^o Paiement des loyers	7
2 ^o Frais de traitement et de pansement	9
3 ^o Frais de rapatriement	10
4 ^o Conditions exigées pour que la maladie ou la blessure donnent droit aux indemnités prévues par l'article 262.	10
a) Maladie	10
b) Blessure	14
5 ^o Etendue et durée des obligations imposées à l'armateur par l'article 262	14

CHAPITRE II

<i>Marins blessés en combattant les pirates et les ennemis</i>	19
--	----

CHAPITRE III

<i>Matelot blessé alors qu'il est descendu à terre sans autorisation</i>	22
--	----

DEUXIÈME PARTIE

LA CAISSE NATIONALE DE PRÉVOYANCE DES MARINS FRANÇAIS LOIS DES 21 AVRIL 1898 ET 29 DÉCEMBRE 1905

I. — Loi du 21 avril 1898

CHAPITRE PREMIER

<i>Comparaison avec la Loi du 9 avril 1898</i>	29
--	----

CHAPITRE II

<i>Travailleurs appelés à bénéficier de la Caisse de Prévoyance. Conditions nécessaires</i>	31
1 ^o Être Français	31
2 ^o Être inscrit maritime.	31
Inscrits.	32
3 ^o Être âgé de plus de 10 ans	38

CHAPITRE III

<i>Ressources de la Caisse</i>	39
1 ^o Cotisation des participants	39
2 ^o Apports des propriétaires ou armateurs de navires ou bateaux.	40
3 ^o Dons et legs des particuliers. Subsidés des départements, communes, établissements publics ou associations	40
4 ^o Avances de l'Etat, sans intérêt en cas de besoin	40

CHAPITRE IV

<i>Indemnités prévues par la Loi</i>	42
--	----

Tarif des demi-soldes d'infirmités, des pensions et secours, pour l'exécution de la Loi du 21 avril 1898	42
1 ^o Pensions viagères	44
2 ^o Pensions temporaires.	45
3 ^o Indemnités temporaires et renouvelables	45
4 ^o Caractères communs de ces indemnités	45

CHAPITRE V

<i>Accidents causés par le fait intentionnel ou la faute lourde d'une personne autre que le blessé</i>	47
--	----

CHAPITRE VI

<i>Système financier</i>	49
Gestion de la Caisse.	50

CHAPITRE VII

<i>Caractères distinctifs de la Loi du 21 avril 1898. . . .</i>	51
---	----

CHAPITRE VIII

<i>Critiques adressées à la Loi du 21 avril 1898. . . .</i>	54
1 ^o Cotisation non proportionnelle des participants	55
2 ^o Assurance obligatoire et intervention de l'Etat.	57
3 ^o Insuffisance des indemnités prévues.	67
4 ^o Participation des inscrits aux charges de l'assurance	70
5 ^o Radiation et réduction des pensions	74
6 ^o Différence de régime entre les inscrits et les non inscrits	78
7 ^o Distinction entre les maladies et les accidents donnant droit aux indemnités	80
8 ^o Déchéances et prescriptions	82
9 ^o Insuffisance de garantie pour les armateurs	84
10 ^o Mode de calcul des cotisations	90

CHAPITRE IX

<i>Essais d'amélioration. Modifications apportées à la Loi du 21 avril 1898</i>	93
---	----

CHAPITRE X

<i>Projets de lois destinés à remplacer celle du 21 avril 1898</i>	96
A. Projets conservant les principes posés par la Loi du 21 avril 1898	97
1 ^o Projet Gautret	98
2 ^o Projet Durassier.	99
3 ^o Projet Brisson-Lebail	104
B. Projets juxtaposant les Lois des 9 et 21 avril 1898	105
1 ^o Projet Générat	106
2 ^o Projet de l'Amiral Besson.	108
3 ^o Système à option.	110
C. Projets écartant le principe de la Caisse de Prévoyance	114
1 ^o Projet Carnaud	114
2 ^o Système de M. Vieljeux	116
Titre I. Indemnités	120
Titre II. Garanties.	123
Titre III. Déclaration et enquêtes	124
Titre IV. Compétence et procédure	124

II. — Loi du 29 décembre 1905

CHAPITRE PREMIER

<i>Nature de la Caisse</i>	131
--------------------------------------	-----

CHAPITRE II

<i>Bénéficiaires des indemnités prévues par la Loi</i>	136
--	-----

CHAPITRE III

<i>Ressources de la Caisse</i>	138
1 ^o Taxe des propriétaires ou armateurs de navires ou bateaux	138

2 ^o Cotisation des participants	141
3 ^o Dons, legs et subsides	144
4 ^o Subvention accordée sur les primes à la marine marchande	145
5 ^o Retenue effectuée sur les marchés pour les dépenses du matériel de guerre.	147
6 ^o Intérêts des capitaux de la Caisse.	149
7 ^o Avances de l'Etat	151

CHAPITRE IV

<i>Indemnités prévues par la Loi</i>	154
Tarif des pensions d'infirmités, des pensions et des secours annuels pour l'exécution de la Loi du 29 décembre 1905	155
1 ^o Indemnité temporaire	159
2 ^o Indemnités viagères	161
a) Cas d'incapacité permanente.	161
b) Cas de mort	164
Secours à la veuve	164
Secours aux enfants	167
Secours aux ascendants	168

CHAPITRE V

<i>Des cas où les participants ou leurs ayants droit peuvent obtenir des indemnités autres que celles prévues par la Loi du 21 avril 1898</i>	171
---	-----

CHAPITRE VI

<i>Système financier de la Caisse.</i>	178
--	-----

CHAPITRE VII

<i>Mode de fonctionnement de la Caisse.</i>	187
Gestion et administration.	187

CHAPITRE VIII

<i>Etendue d'application de la Loi</i>	192
--	-----

CONCLUSION	193
PROJET DE LOI	200
PROJET DE POLICE d'assurance contre les risques profes- sionnels des marins.	202
PROJET DE POLICE d'assurance individuelle contre les accidents causés par les forces de la nature	209
BIBLIOGRAPHIE.	218

